

VU Research Portal

Rechtsherstel als moreel design

Veraart, Wouter

2020

document version

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication in VU Research Portal](#)

citation for published version (APA)

Veraart, W. (2020). *Rechtsherstel als moreel design: De Uitkeringsregeling NS voor vervolgingsslachtoffers*. Uitgeverij Verbum.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

E-mail address:

vuresearchportal.ub@vu.nl



HOLOCAUST BIBLIOTHEEK

Wouter Veraart

Rechtsherstel als moreel design

de Uitkeringsregeling NS voor vervolgingsslachtoffers

Rechtsherstel als moreel design

Rechtsherstel als moreel design is een gratis side-boekje bij het in september 2020 verschenen boek van Salo Muller, *Het gevecht met de Nederlandse Spoorwegen. De eenzame strijd van een Holocaust-overlevende* (Uitgeverij Verbum, Hilversum, 2020).



© 2020 Uitgeverij Verbum en Wouter Veraart

Rechtsherstel als moreel design is eerder verschenen in *Overheid en Aansprakelijkheid* 2020/2, p. 49-62, bij Uitgeverij Wolters Kluwer die toestemming gaf voor deze heruitgave. In deze versie werden enkele kleine aanpassingen doorgevoerd.

Vormgeving en binnenwerk: Dianne Rijnbende

Foto cover: Salo Muller, Job Cohen en Roger van Boxtel.

ISBN 9789493028456

Meer informatie: verbum.nl

Wouter Veraart

Rechtsherstel als moreel design

de Uitkeringsregeling NS voor vervolgingsslachtoffers



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.	6
2. DE UITKERINGSREGELING ALS REMEDIE.	10
3. DE UITKERINGSREGELING ALS UITDRUKKING VAN GERECHTIGHEID	18
4. DE UITKERINGSREGELING EN DE WAARHEID.	22
5. DE FRANSE STAAT, SNCF EN DE AANSPRAKELIJKHEID VOOR DE DEPORTATIETRANSPORTEN	34
6. CONCLUSIE	46
 LITERATUUR	 50
RAPPORTEN.	55
ARTIKELN IN DAGBLADEN.	56
TOESPRAKEN	57
WETGEVING EN OVERIGE REGELINGEN	58
RECHTSPRAAK	60

1. INLEIDING*

Het trok internationaal de aandacht: op 27 november 2018 maakte de Nederlandse Spoorwegen NV (NS) bekend dat zij individuele uitkeringen zou gaan verstrekken aan vervolgingsslachtoffers die in de bezettingsjaren met Nederlandse treinen naar concentratie- of vernietigingskampen in Duitsland of naar de binnenlandse concentratiekampen Westerbork, Vught of Amersfoort waren vervoerd met het oog op hun (verdere) deportatie en vernietiging in het oosten. Aan het begin van de uitzending van Nieuwsuur, het actualiteitenprogramma waarin dit nieuws naar buiten werd gebracht, gaf de president-directeur van NS, Roger van Boxtel, een korte toelichting op dit besluit:

‘De reden is eigenlijk dat wij het onmogelijk vinden om in een juridische positie tegenover elkaar te komen te staan, daar waar het persoonlijk leed van de heer Muller maar [...] ook anderen [...] niet juridisch [is] te vangen. We hebben gewoon gezegd: kunnen we niet naast elkaar gaan staan en samen een oplossing zoeken voor dit leed?’¹

De door Van Boxtel genoemde heer Muller is Salo Muller, de enige gesprekspartner van NS in dit gevoelige dossier. Mullers ouders, als Joods aangemerkt door de Duitse bezetter, waren in de bezettingsjaren via Westerbork naar Auschwitz gedeporteerd en daar vermoord. Zelf heeft Muller, in 1936 in Amsterdam geboren, als kind de vervolging in de onderduik overleefd.² In de jaren zestig en begin jaren zeventig werd Muller fysiotherapeut bij Ajax en groeide in die functie uit tot een van de ‘iconen’ van de

* Dank gaat uit naar Michiel Tjepkema en Joggli Meihuizen voor hun commentaar en hulp.

1 Uitzending Nieuwsuur, 27 november 2018.

2 S. Muller, *Tot vanavond en lief zijn hoor! Oorlogsberinningen*, Hilversum: Verbum 2014.

club.³ Mullers conflict met NS begon eind 2014 en had als directe aanleiding het bericht dat Frankrijk onder druk van de Verenigde Staten alsnog compensatiegelden verstrekke aan slachtoffers van de Shoah die, omdat zij niet de Franse nationaliteit hadden, buiten eerdere Franse compensatieregelingen waren gevallen.⁴ Aan deze internationale overeenkomst tussen Frankrijk en de VS waren enkele Amerikaanse procedures⁵ en zware Amerikaanse politieke en economische druk op de Franse spoorwegen, de *Société Nationale des Chemins de fer Français* (SNCF), voorafgegaan.⁶ Onderdeel van de overeenkomst was de betaling door de Franse staat van een bedrag van USD 60 miljoen ten behoeve van een publiek Amerikaans fonds dat met de uitkering van compensatiegelden aan individuele claimanten werd belast.

Voor Muller vormde dit nieuws een aanknopingspunt om ook NS om passende maatregelen te vragen met betrekking tot haar rol in de deportatie van zijn ouders. Zijn brieven werden aanvankelijk door onder meer de klantenservice in negatieve zin beantwoord.⁷ Via zijn contacten bij Ajax lukte het Muller vervolgens om direct contact te leggen met Van Boxtel die zelf ook een verleden had bij Ajax, onder meer als interim-bestuurder. Beweging kwam er echter pas na een uitzending van Nieuwsuur op 15 juli 2017, waarin

3 H.E. Botje en M. Cohen, 'Hoe Salo Muller de NS alsnog de rekening van de oorlog presenteerde', *Vrij Nederland* (4 mei 2019).

4 Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the French Republic on Compensation for Certain Victims of Holocaust-Related Deportation from France Who Are not Covered by French Programs, 8 december 2014, *International Legal Materials* 55, no. 2 (2016), p. 339-360.

5 *Abrams v. Société Nationale des Chemins de Fer Français*, 175 F. Supp. 2d 423 (E.D.N.Y. 2001), aff'd, 389 F.3d 61 (2d Cir. 2002), cert. denied, 544 U.S. 975 (2005); *Freund v. Republic of France*, 592 F. Supp. 2d 540 (S.D.N.Y. 2008), aff'd, 391 Fed. Appx. 939 (2d Cir. 2010), cert. denied, 132 S. Ct. 96 (2011); *Scalin v. SNCF*, Case 1:15-cv-03362 (N.D.Ill. Apr. 16, 2015).

6 R. Bettauer, 'A Measure of Justice for French Railroad Deportees during the Holocaust', *American Society of International Law Insight* 20/5 (1 maart 2016).

7 Muller heeft zijn strijd met NS gedetailleerd beschreven in S. Muller, *Het gevecht met de Nederlandse Spoorwegen. De eenzame strijd van een Holocaust-overlevende*, Hilversum: Verbum 2020.

uitgebreid aandacht aan de strijd van Salo Muller werd besteed en originele facturen van NS werden getoond met betrekking tot de ‘Jodentransporten’. Daaropvolgende gesprekken tussen Muller en Van Boxtel leverden aanvankelijk geen resultaat op. Pas nadat Muller advocaat Liesbeth Zegveld – bekend van haar procedures tegen de Nederlandse staat inzake historisch onrecht – in de arm had genomen, ging NS in november 2018 overstag. Er werd een private algemene regeling beloofd om individuele vervolgings-slachtoffers die door NS waren vervoerd in het kader van hun deportatie, of hun directe nabestaanden, tegemoet te komen.⁸ Daarbij benadrukte de NS-directie dat zij met deze maatregel nadrukkelijk geen juridische aansprakelijkheid aanvaardde. Het ging om een moreel gebaar, een tegemoetkoming, bedoeld om erkenning te geven aan het veroorzaakte leed.⁹

Deze buiten-juridische oplossing past bij de eerdere ‘oprechte verontschuldigen’ aan ‘de Joodse gemeenschap en de andere betrokken groepen’ die op 29 september 2005 door de toenmalige president-directeur van NS, Aad Veenman, werden uitgesproken. In die toespraak op station Amsterdam Muiderpoort, waar vandaan tussen 1942 en 1944 veel Joden werden getransporteerd naar Westerbork, stelde Veenman dat het ‘belangrijk is [...] dat wij de volle werkelijkheid van onze geschiedenis onder ogen durven zien. [...] Van een stilzwijgende aanvaarding mag geen sprake zijn en van moedwillige verdringing van ons verleden kan geen sprake zijn.’¹⁰

De opmerking van Veenman over het belang van serieuze aandacht voor de ‘volle werkelijkheid van onze geschiedenis’ is van grote waarde. Er bestaat brede internationale consensus over het feit dat naast ‘reparatie’ en ‘gerechtigheid’ ook het naar boven halen van de ‘waarheid’ een onmisbaar element in verzoeningsprocessen vormt waarin een antwoord wordt gezocht op groot

8 Botje en Cohen, ‘Hoe Salo Muller de NS alsnog de rekening van de oorlog presenteerde’.

9 Uitzending Nieuwsuur, 27 november 2018.

10 Toespraak Aad Veenman van 29 september 2005, beschikbaar op <http://postercampagne.cjo.nl/> (geraadpleegd februari 2020).

onrecht uit het verleden. De verhouding tussen deze begrippen werd in november 2019 nog eens kernachtig aangeduid door de secretaris-generaal van de vn, António Guterres, in een toespraak voor de Veiligheidsraad:

‘[S]uccessful reconciliation processes address the pain and suffering of victims; understand the motivation of offenders; render justice; provide remedy; and ensure truth. *There is no reconciliation without justice, and there is no justice without truth.*’¹¹

Een verzoeningsproces slaagt in deze visie alleen als de geboden ‘remedie’ gerelateerd is aan een vorm van ‘gerechtigheid’. ‘Gerechtigheid’ op haar beurt is niet denkbaar zonder serieuze aandacht voor de historische werkelijkheid (‘waarheid’). In hoeverre beantwoordt het Uitkeringsreglement van de Stichting Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers woII Transporten ns, waarin de uitkeringsregeling ns is uitgewerkt, aan deze drie basale noties van ‘transitional justice’?¹² Die vraag staat in de paragrafen 2, 3 en 4 centraal. In paragraaf 5 komt de vraag aan de orde hoe de door ns gekozen benadering zich verhoudt tot de wijze waarop de Franse staat en SNCF met dit type onrecht zijn omgegaan. Paragraaf 6 bevat de conclusie.

11 Toespraak A. Guterres in Veiligheidsraad, 19 november 2019, SG/SM/19862-SC/14025. Cursivering WV.

12 De Belgische rechtssocioloog Stephan Parmentier onderscheidt vier centrale ‘building blocks’ in reactie op groot onrecht uit het verleden: waarheid (‘truth’), morele of juridische aansprakelijkheid (‘accountability’), reparatie (‘reparation’), en verzoening (‘reconciliation’). Zie S. Parmentier, ‘Global justice in the aftermath of mass violence: the role of the International Criminal Court in dealing with political crimes’, *International Annals of Criminology* 41/1-2 (2003), p. 203-224. Voor vergelijkbare theorievorming op het terrein van ‘transitional justice’, zie P. de Greif (red.), *The Handbook of Reparations*, Oxford: Oxford University Press 2006, p. 1-16; E. Barkan, *The Guilt of Nations. Restitution and Negotiating Historic Injustices*, Baltimore: Johns Hopkins University Press 2001; R.G. Teitel, *Transitional Justice*, Oxford: Oxford University Press 2000.

2. DE UITKERINGSREGELING ALS REMEDIE

Het Uitkeringsreglement Stichting Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WO II Transporten NS (voortaan: Uitkeringsreglement NS) bevat een regeling waarin de voorwaarden zijn vastgelegd waaronder ‘belanghebbenden’ een uitkering van deze door NS geïnitieerde en gesubsidieerde stichting kunnen ontvangen.¹³ Een belanghebbende is een natuurlijke persoon die in de bezettingsjaren ‘met speciaal ingelegde treinen’ met het oog op deportatie en vernietiging door de Nederlandse Spoorwegen is vervoerd en tot de door de Duitse bezetter vervolgte ‘Joodse gemeenschap of de gemeenschappen van Roma en Sinti’ (art. 2.1.a. en b.) behoorde. Het gaat daarbij zowel om transporten naar de concentratie- en doorgangskampen Westerbork, Amersfoort en Vught (art. 2.1.b.), als om transporten met NS-treinen naar concentratie- en vernietigingskampen buiten Nederland (art. 2.1.a.); in deze beschouwing omvat de term ‘deportatietransporten’ deze beide soorten transporten.

Met deze definitie van belanghebbende in de Uitkeringsregeling NS is direct een belangrijke beperking gegeven: mensen uit andere groepen die door de Duitse bezetter werden vervolgd en door NS richting concentratie- en vernietigingskampen zijn vervoerd, zoals verzetsstrijders en andere politieke tegenstanders, vallen buiten het kader van de regeling. De belanghebbende moet op de peildatum van 27 november 2018, de dag waarop de NS-directie overeenstemming met Muller bereikte, nog in leven zijn geweest. Is dat het geval, dan heeft deze recht op een bedrag van € 15.000,=. Is de belanghebbende zelf overleden, maar was zijn weduwe of weduwnaar op de peildatum nog in leven, dan heeft deze recht

13 Uitkeringsreglement Stichting Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS, 1 augustus 2019.

op € 7.500,=. Is ook de weduwe of weduwnaar voor de peildatum overleden, dan hebben kinderen van een belanghebbende die op de peildatum in leven waren, recht op een gezamenlijke uitkering van gelijke hoogte als die van de weduwe of weduwnaar, tenzij het oudste kind na de bevrijding is geboren. In dat laatste geval hebben de kinderen gezamenlijk recht op € 5.000,= (art. 3-5). Het nemen van beslissingen op aanvragen ligt in handen van het, door het bestuur van NS in overleg met Muller en zijn advocaat Zegveld¹⁴ aangezochte, bestuur van de stichting, de Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WO II Transporten NS (voortaan: Commissie Tegemoetkoming NS), onder voorzitterschap van publiek bestuurder en oud-politicus Job Cohen.

De regeling ademt een bestuursrechtelijke sfeer met centrale begrippen als ‘belanghebbende’, ‘aanvrager’, ‘peildatum’ en ‘recht op een tegemoetkoming’. In opzet en stiling doet de regeling sterk denken aan de Uitkeringsregeling Backpay van 16 december 2015, waarin dezelfde begrippen figureren.¹⁵ In de slepende backpay-kwestie gaat het om niet-uitbetaalde salarissen van overheidspersoneel uit Nederlands-Indië dat tijdens de Japanse bezetting tussen maart 1942 en augustus 1945 onder meer in Japanse interneringskampen had vastgezet.¹⁶ De Uitkeringsregeling Backpay was de uitkomst van een akkoord dat de toenmalig staatssecretaris van vws, Martin van Rijn, bereikte met het Indisch Platform, een belangenorganisatie voor voormalig Indische Nederlanders. De regeling voorziet in een ‘eenmalige uitkering van netto 25.000 euro – op morele gronden – als finale financiële tegemoetkoming voor niet uitbetaalde salarissen aan belanghebbende’ (art. 1).

14 Muller, *Het gevecht met de Nederlandse Spoorwegen*, p. 58-61.

15 Regeling van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport van 16 december 2015, kenmerk 889355-145649-DMO, houdende regels met betrekking tot het toekennen van een eenmalige uitkering aan hen die als ambtenaar of militair ten tijde van de Japanse bezetting van Nederlands-Indië in dienst waren van het Nederlands-Indisch Gouvernement en aan wie gedurende deze periode geen dan wel onvolledig salaris is uitbetaald (Uitkeringsregeling Backpay).

16 Voor achtergronden H. Meijer, *Indische rekening. Indië, Nederland en de backpay-kwestie 1945-2005*, Amsterdam: Boom 2005; H. Harcksen, *Blauwe brieven. Indische Ontrechting*, Den Haag: 2019.

Om voor de uitkering in aanmerking te komen moet de belanghebbende tijdens de Japanse bezetting in dienst van het Nederlands-Indisch Gouvernement zijn geweest en in de periode van 8 maart 1942 tot 15 augustus 1945 geen (volledig) salaris hebben ontvangen. Daarnaast moet de belanghebbende op de in de regeling genoemde peildatum van 15 augustus 2015 nog in leven zijn geweest (art. 3). Net als het Uitkeringsreglement NS wordt de Uitkeringsregeling Backpay gekenmerkt door haar onverplichte, buitenwettelijke – nadrukkelijk morele – karakter. Dit houdt bij de Uitkeringsregeling Backpay in dat de rechter zich in procedures van claimanten die net buiten het bereik van de regeling zijn gevallen uiterst terughoudend opstelt, en het gelijkheidsbeginsel te hunnen aanzien buiten beschouwing laat. In plaats daarvan toetst de rechter slechts of de regeling consistent wordt toegepast. Claims van nabestaanden van belanghebbenden die vlak voor de peildatum zijn overleden, worden om die reden stelselmatig door de rechter afgewezen. In de woorden van de Centrale Raad van Beroep in een recente uitspraak:

‘Zoals de Raad eerder heeft overwogen [...] vindt de Uitkeringsregeling Backpay geen grondslag in enig wettelijk voorschrift. Daarmee heeft de Uitkeringsregeling Backpay het karakter van buitenwettelijk, begunstigend beleid. Volgens vaste rechtspraak [...] dient de bestuursrechter het bestaan en de inhoud van dergelijk beleid als een gegeven te aanvaarden en is de rechterlijke toetsing beperkt tot de vraag of het bestuursorgaan het beleid consistent heeft toegepast.’¹⁷

Het bijzondere karakter van de Uitkeringsregeling Backpay zorgt ervoor dat het daarin voorziene ‘recht op backpay’ (art. 3) dubbelzinnig is. Het gaat immers niet om een wettelijk verankerd *recht*, maar om een onverplichte morele tegemoetkoming, een

17 CRvB 16 april 2020, ECLI:NL:CRVB:2020:965; zie over de backpay in gelijke zin CRvB 16 april 2020, ECLI:NL:CRVB:2020:964; CRvB 14 juni 2018, ECLI:NL:CRVB:2018:1862; CRvB 11 januari 2018, ECLI:NL:CRVB:2018:1.

gunst, zonder erkenning van juridische aansprakelijkheid en zonder de democratisch-rechtsstatelijke inbedding waarin een regeling op wettelijke grondslag wel voorziet.¹⁸ Al zullen de gedupeerden die binnen het bereik van de regeling vallen hun – in de regeling zelf gedefinieerde – ‘recht op backpay’ kunnen claimen en daar een positieve betekenis aan kunnen toekennen, uit een oogpunt van rechtsgelijkheid, rechtszekerheid en rechtsbescherming is de figuur van de onverplichte tegemoetkoming problematisch.¹⁹ Elders heb ik betoogd dat deze oplossing in het bijzonder voorbijaat aan de immateriële behoefte aan *rechtserkenning* die bij veel slachtoffers van dit type onrecht sterk leeft.²⁰ Kenmerkend voor de figuur van de onverplichte tegemoetkoming is immers dat zij, zoals Michiel Tjepkema schrijft, ‘*geen uiting geeft aan een [onderliggende, WV] rechtsplicht tot vergoeding*’.²¹ Het is echter juist de politieke of rechterlijke erkenning dat die rechtsplicht in principe wél aanwezig is, waarnaar slachtoffers van juridisch onrecht vaak op zoek zijn.²²

Ook het in het Uitkeringsreglement NS vermelde ‘recht op een tegemoetkoming’ berust niet op een wettelijke grondslag, maar op een onverplicht, moreel gebaar, in dit geval van een private instelling. Ook hier is de vraag gerechtvaardigd of de gekozen

18 W. den Ouden, M.K.G. Tjepkema en S.E. Zijlstra, ‘De tegemoetkoming geregeld’, *NTB* 2015/13, p. 100-101.

19 A.M. Keppel, *De onverplichte tegemoetkoming. Een probleemverkenning vanuit democratisch-rechtsstatelijk perspectief*, Den Haag: Boom Juridische uitgevers 2015, p. 83-102.

20 V.C. Geeraets en W.J. Veraart, ‘Juridisch uitgesloten probleem opgelost? De verliespost van gereguleerde compassie’, in: B. van Stokkom (red.), *Genoegdoening en redelijkheid. Over de grenzen van slachtofferemancipatie*, Den Haag: Boom Criminologie 2019, p. 49-55; Harcksen *Blauwe brieven*, p. 117-127.

21 M.K.G. Tjepkema, ‘Tegemoetkomingen van overheidswege: ongeregeld en ondoorzichtig bestuur anno 2014’, *NTB* 2014/3: § 2.2; zie ook Den Ouden, Tjepkema & Zijlstra, ‘De tegemoetkoming geregeld’, p. 103.

22 Voor de immateriële waarde van rechtserkenning, zie G. Ripert, *La règle morale dans les obligations civiles*, Paris: LGDJ 1949; voorts art. 37 lid 2 van de Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts (*Report of the International Law Commission Fifty-third session*, New York: United Nations 2001).

remedie het meest passende antwoord vormt wanneer het onrecht dat geadresseerd wordt een bij uitstek juridisch karakter heeft gehad. Aan de deportatie en vernietiging van Nederlandse Joden en Roma en Sinti ging immers een politiek van stelselmatige ont-neming van rechten – ontrechting – vooraf.²³ De nadrukkelijke keuze voor een morele in plaats van een juridische oplossing stelt NS in staat de voorwaarden van het antwoord op dit onrecht geheel zelf te bepalen. De scherpe afwijzing van elke vorm van juridische aansprakelijkheid heeft onder meer tot gevolg dat NS zich niet hoeft te onderwerpen aan een vorm van publieke verantwoording en daardoor *volledige controle* kan behouden over het eigen narratief, zowel ten aanzien van het eigen verleden, als ten aanzien van de ‘morele vormgeving’ van het rechtsherstel.

Hiermee is overigens niet gezegd dat een moreel gebaar nimmer betekenis zou kunnen hebben als het gaat om het repareren van groot onrecht uit het verleden. Wel bestaat de kans dat, in afwezigheid van een serieuze vorm van publieke verantwoording, democratisch-rechtsstatelijke inbedding of juridische controle, dat gebaar aan betekenis inboet als slachtoffers voor hun remedie volledig afhankelijk zijn van de welwillendheid van de organisatie die het onrecht ooit veroorzaakte. Hun ‘recht’ op rechtsherstel verandert dan in een ‘gunst’, hetgeen bij de gedupeerden – in het bijzonder als zij net buiten de kaders van het gemaakte gebaar blijken te vallen – (opnieuw) gevoelens van rechtsontkenning kan veroorzaken.²⁴ Geslaagde vormen van rechtsherstel, óók als zij de vorm van een gereguleerd moreel gebaar aannemen, gaan door-gaans gepaard met het uit handen geven van een deel van de regie van de betrokken instantie(s), en geven gedupeerden en hun re-presentanten in ruime mate zeggenschap (‘agency’) bij het bepalen van de vormgeving, uitvoering en de uitkomsten van het proces.²⁵

23 W.J. Veraart, *Ontrechting en rechtsherstel in Nederland en Frankrijk in de jaren van bezetting en wederopbouw*, Deventer: Kluwer 2005, p. 48-52.

24 Zie Geeraets en Veraart, ‘Juridisch uitgesloten probleem opgelost?’, p. 64-66.

25 Zie B. Atuahene, *We Want What's Ours. Learning from South Africa's Land Restitution Program*, Oxford: Oxford University Press 2014, p. 55.

Het morele gebaar kan dan aan de kant van de gedupeerden als een vorm van rechtserkenning worden opgevat.²⁶ De asymmetrische machtsverhouding tussen de machtige instantie – de overheid of de private instelling – en de gedupeerden kan op die manier worden doorbroken, terwijl ook een wijziging van het historische zelfbeeld van de betrokken organisatie(s) aldus mogelijk wordt gemaakt.²⁷ Wat betreft het Uitkeringsreglement NS als moreel gebaar valt op dat er rondom de totstandkoming van deze regeling geen enkele vorm van publiek of politiek debat, verantwoording of consultatie met slachtoffergroepen heeft plaatsgevonden. In een bij wijze van toelichting in juni 2019 uitgebracht adviesrapport van de Commissie Tegemoetkoming NS wordt vermeld dat zij in de ontwerp-fase van de regeling slechts met NS-bestuurders, enkele ‘experts’ en daarnaast met Salo Muller en advocaat Liesbeth Zegveld heeft gesproken. Pas ‘in een later stadium’, toen het advies over de inhoud van de uitkeringsregeling al gereed was, heeft de Commissie ‘wel contact gezocht met enkele vertegenwoordigers van betrokken groepen’.²⁸

Wellicht bedoeld om elke twijfel weg te nemen en de kans op procedures te verkleinen, verklaart het Uitkeringsreglement NS de Algemene Wet Bestuursrecht niet van toepassing op beslissingen ‘van de Stichting en/ of de Commissie’ (art. 14.2).²⁹ Daarmee wordt nog eens onderstreept dat deze uitkeringsregeling geen publiekrechtelijk karakter draagt, maar moet worden opgevat als een onverplicht moreel gebaar van (namens) een privaatrechtelijke rechtspersoon, de in 1937 opgerichte Nederlandse Spoorwegen NV. Van belang is echter dat de Nederlandse staat van NS de

26 C. Ruppert, *Eindelijke ‘Restitutie’. De totstandkoming van Nederlandse akkoorden over Joodse oorlogstegoeden (1997-2000)*, Amsterdam: VU University Press 2017, p. 264, 272, 362.

27 Voor een geslaagd voorbeeld van moreel rechtsherstel van de zijde van de Nederlandse overheid, zie Ruppert, *Eindelijke ‘Restitutie’*, p. 261-271.

28 Zie ‘Advies Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WO II Transporten NS’, 26 juni 2019, p. 5. De tekst van dit advies is beschikbaar op <https://commissietegemoetkomingns.nl/> (geraadpleegd april 2020).

29 Voor de criteria voor organen van privaatrechtelijke rechtspersonen om te gelden als bestuursorganen, zie CRvB 15 augustus 2018, ECLI:NL:CRVB:2018:2554.

enige aandeelhouder is, niet alleen in de huidige tijd, maar ook al in de jaren 1940-1944. De in spoorwegen gespecialiseerde historicus Guus Veenendaal noemt ns in de oorlogsjaren ‘dan wel geen bestuursapparaat, maar wel een publiek bedrijf, met een grote mate van overheidsinbreng.’³⁰ De instructie voor bestuursambtenaren die in mei 1937 was opgesteld door het derde kabinet-Colijn met het oog op de aan te nemen houding in geval van een vijandelijke inval, de zogeheten *Aanwijzingen*, richtte zich dan ook niet alleen tot de ‘bestuursorganen van het rijk, de provinciën, gemeenten, waterschappen, veenschappen en veenpolders’, maar uitdrukkelijk ook tot ‘het personeel in dienst bij spoor- of tramwegen’.³¹ Gelet op de zeer nauwe band tussen ns en de Nederlandse staat enerzijds, en de publieke taak van ns in de bezettingsjaren anderzijds, in het bijzonder bij de uitvoering van werkzaamheden voor de Duitse bezetter, roept ook het volledig ‘geprivatiseerde’ karakter van deze uitkeringsregeling derhalve vragen op. Het buiten-juridische karakter van de uitkeringsregeling blijkt ten slotte uit het feit dat de Commissie Tegemoetkoming ns niet alleen aan de basis heeft gestaan van de totstandkoming van het Uitkeringsreglement – in opdracht van, in samenwerking met en onder voorbehoud van goedkeuring door het bestuur van ns –, maar daarnaast ook belast is met de uitvoering van deze regeling (art. 15.1 Uitkeringsreglement ns). Een vorm van rechtsbescherming wordt nauwelijks geboden. De klachtenprocedure is niet uitgewerkt in het

30 G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland. Van 1834 tot nu*, Amsterdam: Boom 2008, 438 (zie ook 350).

31 Voor de tekst van de Aanwijzingen en commentaar van hoofdrolspelers tijdens en na WO-II, zie *Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Deel 7^{a en b}*, Den Haag: Staatsdrukkerij en Uitgeversbedrijf 1955 (PEC 7a-b), p. 38-58. Voor een recente tekstuitgave van de *Aanwijzingen*, zie R. Bakker, *Landoorlogreglement en Aanwijzingen. Waar ambtenaren zich aan moesten houden tijdens de Duitse bezetting...*, Hilversum: Verbum 2020, p. 33-50. Zie voorts A.J.C. Rüter, *Rijden en staken. De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd*, Den Haag: Martinus Nijhoff 1960, p. 17; C. Hilbrink, *In het belang van het Nederlandse volk...* ‘Over de medewerking van de ambtelijke wereld aan de Duitse bezettingspolitiek 1940-1945’, Den Haag: SDU 1995, p. 43-45; J.P. Meihuizen, *Noodzakelijk kwaad. De bestraffing van economische collaboratie in Nederland na de Tweede Wereldoorlog*, Amsterdam: Boom 2003, p. 25-26.

Uitkeringsreglement zelf (art. 13.3). Een hypothetische gang van (teleurgestelde) claimanten naar de civiele rechter – de weg naar de bestuursrechter lijkt immers expliciet te zijn afgesloten³² – blijft in het Uitkeringsreglement onvermeld.³³ Wel bepaalt art. 14.1 dat op ‘deze regeling’ Nederlands recht van toepassing is.

32 De vraag of het wel mogelijk is om de toepasselijkheid van het bestuursrecht op deze wijze uit te schakelen, valt buiten het bestek van dit betoog.

33 Voor de beperkte mogelijkheden om bij de civiele rechter gehoor te vinden als het gaat om aansprakelijkheid voor groot onrecht uit het minder recente verleden, zie M.A. Loth, ‘Houdbaar recht: over de aansprakelijkheid voor historisch onrecht’, in: M.A. Loth & L.P.W. van Vliet, *Recht over tijd. Hoever reikt het privaatrecht in het verleden? Preadviezen Nederlandse Vereniging voor Burgerlijk Recht*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2018, p. 7-81, op p. 24-29 en, kritisch, J.H.M. van Swaaij, ‘Verjaring van rechtsvorderingen tot vergoeding van schade: (waar) ruimte voor derogerende werking van redelijkheid en billijkheid?’, *Overheid en Aansprakelijkheid* 1 (2017), p. 15-26, op p. 21-23.

3. DE UITKERINGSREGELING ALS UITDRUKKING VAN GERECHTIGHEID

In hoeverre kan de uitkeringsregeling NS gelden als een uitdrukking van een vorm van gerechtigheid? Uitingen van gerechtigheid in de nasleep van een periode van grootschalig onrecht veronderstellen steeds een vorm van ‘accountability’³⁴, van rekenschap en publieke erkenning; erkenning niet alleen van het veroorzaakte leed, maar ook en in het bijzonder van de eigen historische – juridische of morele – verantwoordelijkheid voor het eigen aandeel in de verwezenlijking van het onrecht. In dit geval zou gedacht kunnen worden aan de openlijke erkenning van historische verantwoordelijkheid voor het eigen aandeel in de deportatietransporten van de Nederlandse Spoorwegen als onderneming. De publiekelijk aangeboden excuses van president-directeur Veenman uit 2005 zouden wellicht een aanknopingspunt voor een dergelijke erkenning kunnen bieden. De tekst van deze toespraak laat zich echter eerder als een verdedigingsrede lezen, waarin met name *begrip* wordt gevraagd voor het gedrag van NS en het NS-personeel in de bezettingsjaren. In zijn toespraak in 2005 beklemtoonde Veenman de volgende punten:

1. De toenmalige NS-directie koos er destijds ‘met tegenzin’ voor om het Duitse gezag te accepteren. ‘Dat besluit was in lijn met eerdere aanwijzingen van Generaal Winkelman na vertrek van Koningin en regering.’
2. ‘Behendig wist men in Utrecht [waar het hoofdkantoor van NS is gevestigd, WV] de controle en de dwang die de

34 M. Minow, *Between Vengeance and Forgiveness. Facing History after Genocide and Mass Violence*, Boston: Beacon Press 1998, p. 9.

bezetter over de organisatie uitoefende, zoveel mogelijk te beperken.’

3. NS ‘werd gedwongen de opdrachten van de Duitse autoriteit op te volgen en haar medewerking te verlenen aan het transport van joden, zigeuners zoals de Sinti- en Roma-volken, Jehova’s getuigen en overige politieke strafgevangenen tussen steden zoals Amsterdam en het kamp Westerbork.’
4. ‘NS’ers voelden wel tegenzin, zoals Guus Veenendaal dat in zijn vorig jaar verschenen boek over de geschiedenis van de spoorwegen beschrijft. “Misschien morrend en kankerend, maar uiteindelijk gehoorzaamend aan bevelen van bovenaf, hoe onwelkom ook,” hebben zij hun werk gedaan, zo schrijft [Veenendaal]. Maar ook werden briefjes met adressen en boodschappen die door de gedeporteerden uit de treinen werden gegooid, zorgvuldig verzameld en zoveel mogelijk aan de geadresseerden doorgestuurd.’
5. ‘Ook NS’ers zijn door oorlogshandelingen om het leven gekomen. Ook NS is zwaar beschadigd. Het bedrijf moest na de oorlog van de grond af weer worden opgebouwd. En NS’ers hebben wel degelijk moed getoond. Toen uiteindelijk wél een teken uit Londen kwam hebben zij massaal gevolg gegeven aan de oproep tot staken.’
6. ‘Maar toen was het te laat. Dát [de spoorwegstaking van september 1944, WV] kon de Joden en andere gedeporteerden niet meer redden. Voor velen neemt het de schaduwzijde van de rol van de spoorwegen dan ook niet weg.’
7. ‘Moet het huidige NS hiervoor haar excuses aanbieden? Daar kun je over van mening verschillen.’
8. ‘We spreken meer dan zestig jaar na dato. Ik kan in het hier en nu slechts uitlatingen doen die in de context van vandaag passen. Daarom bied ik nu toch uit de grond van mijn hart en in alle bescheidenheid namens de Nederlandse Spoorwegen mijn oprechte verontschuldigheden

aan, aan de Joodse gemeenschap en de andere betrokken groepen.’³⁵

Het beeld dat uit Veenmans toespraak oprijst is dat van een weerspanning spoorwegbedrijf dat slechts onder directe, feitelijke dwang van de bezetter en met grote tegenzin zijn medewerking verleende aan het transport van Joden en andere groepen die door de bezetter werden vervolgd (punten 1-4). Dat het spreekwoordelijke verzet vanuit NS – de spoorwegstaking van september 1944 – voor de gedeporteerden ‘te laat’ kwam, wijt Veenman in zijn toespraak primair aan de Nederlandse regering in ballingschap in Londen (punten 5-6). Verder portretteert Veenman NS in zijn toespraak als zelf ook een oorlogsslachtoffer (punt 5). Uit dit apologetisch narratief vloeien dan ook niet noodzakelijkerwijs excuses voort (punt 7). Dat Veenman ‘toch’ excuses maakt, heeft met de ‘context van vandaag’ te maken, stelt hij zelf vast (punt 8). Wie de toespraak van Veenman goed leest, zou tot de conclusie kunnen komen dat NS geen enkele juridische of morele blaam treft, maar dat de gemaakte verontschuldigen vooral een blijvend ongemak tot uitdrukking moeten brengen, het ongemak over het feit dat NS nu eenmaal, noodgedwongen, in deze zwarte tragedie verstrikt is geraakt. Zelfs de vraag of Veenman wel echt excuses heeft gemaakt, ligt nog open. In een recent boek over NS in oorlogstijd, met een voorwoord van Van Boxtel, wordt ontkend dat Veenmans verontschuldigen gelijk zouden staan aan excuses.³⁶

In de schaarse publieke uitingen die president-directeur Van Boxtel rondom het akkoord met Salo Muller heeft gedaan, heeft hij dit narratief niet verlaten. Voor hem staat steeds erkenning en verzachting van het veroorzaakte leed centraal.³⁷ Met het mo-

35 Citaten uit Toespraak Veenman van 29 september 2005. De door Veenman geciteerde passage uit Veenendaals publicatie is te vinden in Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland*, p. 438.

36 D. Barnouw, D. Mulder, G. Veenendaal, *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945*, Zwolle: Wbooks 2019, p. 176.

37 Zie o.a. ‘NS betaalt tientallen miljoenen aan overlevenden Holocaust en hun nabestaanden’, *Algemeen Dagblad* (26 juni 2019).

rele gebaar wil ns duidelijk iets goeds doen voor een deel van de slachtoffers van de Holocaust die met ns-treinen werden getransporteerd, maar een zelfkritische reflectie op de eigen rol in de bezettingsjaren blijft vooralsnog achterwege.

4. DE UITKERINGSREGELING EN DE WAARHEID

‘There is no reconciliation without justice, and there is no justice without truth’, stelde VN-secretaris-generaal Guterres in de Veiligheidsraad. Om oprecht verantwoording te kunnen afleggen over de eigen rol in de verwezenlijking van onrecht uit het verleden en daar een passende remedie voor te vinden, is het eerst nodig je in dat verleden te verdiepen. Aan een moreel gebaar gaat een fase van zelfkritiek vooraf, en aan de kritische reflectie op de eigen rol gaat een interesse in de historische werkelijkheid vooraf. Immers, zonder feitelijke belangstelling voor het verleden, klinkt een spijt-betuiging hol. En wie leed van anderen verzacht uit goedertierenheid of opportuniteit, zonder de eigen houding te bevragen, is niet bezig met de leniging van een juridische of morele schuld, maar met een vorm van liefdadigheid die positief op de weldoener afstraalt.

Het is in dat opzicht veelzeggend dat Veenman in zijn toespraak uit 2005 slechts verwees naar het boek van Veenendaal over de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland van 1834 tot heden. In dat boek van 638 pagina’s beslaat het deel dat handelt over de rol van NS bij de deportaties in de oorlogsjaren iets meer dan een bladzijde.³⁸ Ook in de reeds in 1960 verschenen omvangrijke studie *Rijden en Staken. De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1940-1945* van A.J.C. Rüter komen de deportaties en de rol van NS daarin slechts zijdelings aan bod. Rüter beschrijft hoe de NS-directie reeds op 20 mei 1940 aan het spoorwegpersoneel bekend maakte dat zij het bedrijf ‘in loyale samenwerking met de Duitse autoriteiten’ weer zo spoedig mogelijk zou laten

38 Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland*, p. 437-438.

functioneren.³⁹ Die loyale samenwerking kreeg een maand later, op 21 juni, gestalte in een overeenkomst waarin NS beloofde orders van de Duitse bezetter stipt te zullen uitvoeren, in ruil waarvoor de Nederlandse directie baas in eigen huis mocht blijven.⁴⁰ Volgens een mededeling uit die periode van directeur W. Hupkes, die in de oorlogsjaren het bedrijf leidde, zou NS de Duitse autoriteiten tegemoet komen zolang geen eisen werden gesteld die 'ons niet mogen worden gesteld, of die in strijd zijn met onze hoogste gevoelens'.⁴¹

Deze 'hoogste gevoelens' van de zijde van de NS-directie betroffen echter niet de 'Jodentransporten' met NS-treinen die vanaf februari 1941 hun beslag kregen.⁴² Het eerste transport met twee NS-treinen naar Westerbork nadat de bezetter publiekelijk kenbaar had gemaakt dat alle Joden in Nederland zouden worden gedeporteerd, vond plaats vanaf Amsterdam CS in de nacht van 14 op 15 juli 1942.⁴³ Op 15 juli 1942 vond ook het eerste grote deportatietransport vanuit Westerbork/ Hooghalen naar een vernietigingskamp in het oosten, Auschwitz, plaats. Er zouden er nog 92 volgen. Het laatste deportatietransport vanuit Westerbork, met bestemming Bergen-Belsen, vertrok op 13 september 1944, een ruime week na Dolle Dinsdag.⁴⁴ Vier dagen later, op 17 september 1944, op instigatie van 'Londen' via een codebericht op Radio Oranje, legden 30.000 medewerkers van NS het werk neer. De nationale spoorwegstaking was begonnen.⁴⁵ Tegen al deze transporten van Joden

39 NV Nederlandse Spoorwegen, Dienstorder 323 (20 mei 1940); Rüter, *Rijden en staken*, p. 20.

40 Rüter, *Rijden en staken*, 22. Zie ook Meihuizen, *Noodzakelijk kwaad*, p. 121-123.

41 Citaat uit Rüter, *Rijden en staken*, p. 21.

42 C. Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd*, 1939-'45, Den Bosch: Uquilair 2001, p. 190.

43 L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 6 eerste helft*, Den Haag: Martinus Nijhoff 1975, p. 10. Deze tekst is ook te vinden in L. de Jong, *Jodenvervolging in Nederland, 1940-1945, Deel I*, hoofdstuk 9, Deportaties, eerste fase, Hilversum: Verbum 2018.

44 Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd*, 194-197, p. 455-456 (Bijlage 13: Grote deportatietransporten van het kamp Westerbork).

45 Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland*, p. 447. Zie in dit verband ook Hilbrink, *In het belang van het Nederlandse volk...*, p. 12, waar hij schrijft: 'Toen uiteindelijk

en van andere vervolgte groepen is vanuit het spoorwegbedrijf nimmer geprotesteerd, en ook verzet daartegen van individuele NS'ers was er nauwelijks.⁴⁶ 'De treinen liepen steeds', merkt historicus Jacques Presser in dat kader op en Loe de Jong schrijft dat 'de Joodse deportatietransporten door de Nederlandse Spoorwegen met hun traditionele punctualiteit uitgevoerd zijn'.⁴⁷ De facturen die NS daarvoor indiende, werden door de Duitse bezetter betaald uit de opbrengsten van geliquideerd geroofd Joods bezit die bij de Duitse instantie *Vermögensverwaltung- und Rentenanstalt* (VVRA) waren ondergebracht.⁴⁸ De betrouwbaarheid en stiptheid van NS vielen in positieve zin op bij Adolf Eichmann die als hoofd van Bureau IV-B-4 van het *Reichssicherheitshauptamt* in Berlijn belast was met alle deportaties buiten Polen, en als zodanig 'een sleutelrol bij de uitvoering van het deportatieproces' in heel Europa vervulde.⁴⁹

Nog in 1953, tijdens verhoren voor de parlementaire enquêtecommissie die het regeringsbeleid tussen 1940 en 1945 onderzocht, verdedigden Hupkes, NS-directeur G.F.H. Giesberger en enkele andere NS-functionarissen de actieve rol van NS bij de transporten van vervolgd. Volgens Hupkes waren de deportatietransporten niet in strijd geweest met het vige-

op 17 september 1944 het spoorwegbedrijf toch nog "plat werd gegooid", poogde de NS-directie deze staking als een verzetsdaad te afficheren, die het collaborerende beleid van de voorafgaande vier jaar moest toedekken.'

46 Rüter, *Rijden en staken*, p. 117; Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd*, p. 199 (noot).

47 J. Presser, *Ondergang. De vervolging en verdelging van het Nederlandse Jodendom 1940-1945. Eerste en Tweede Deel*, Den Haag: Staatsuitgeverij 1965 (Deel II), p. 371; De Jong, *Koninkrijk. Deel 6 eerste helft*, p. 41 (ook te vinden in L. de Jong, *Jodenvervolging in Nederland, Deel I*, hoofdstuk 9).

48 De Jong, *Koninkrijk. Deel 6 eerste helft*, p. 41 (ook te vinden in L. de Jong, *Jodenvervolging in Nederland, Deel I*, hoofdstuk 9). Voor een facsimile van een in het Duits opgestelde factuur van NS van 10 juni 1944 geadresseerd aan de *Zentralstelle für jüdische Auswanderung* ressorterend onder de *Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des S.D.* aan de Amsterdamse Euterpestraat betreffende het vervoer van Joden in de maand mei 1944 naar kamp Westerbork (voor een totaalbedrag van 1.999,45 gulden), zie Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd*, p. 195.

49 Presser, *Ondergang II*, p. 371; R. Hilberg, *De vernietiging van de Europese Joden. Deel II*, Hilversum: Verbum 2008, p. 481.

rende Landoorlogreglement behorend bij het Haagse Verdrag nopens de wetten en gebruiken van de oorlog te land uit 1907⁵⁰ (hetgeen onjuist is⁵¹) en waren deze in de bezettingsjaren op directieniveau nooit besproken. Op de vraag: ‘Het probleem, dat men mensen het land uitvoerde, die, evenals elke Nederlander, alle rechten en vrijheden hadden in ons land, heeft zich dus bij u niet voorgedaan als zijnde een verkrachting van het Landoorlogreglement?’, antwoordde Hupkes: ‘Nee, zo hebben wij dat niet gezien.’⁵² Van het bestaan van de *Aanwijzingen* was hij niet op de hoogte geweest, verklaarde hij.⁵³ Ook Giesberger, die wel bekend was geweest met de tekst van de *Aanwijzingen*, stelde dat het vervoer van Joden voor NS geen ingrijpende zaak geweest was, zolang de (impliciete) opdracht van de Nederlandse regering in Londen aan NS luidde te blijven ‘draaien’.⁵⁴ Opmerkelijk is echter dat de regering in ballingschap zich in oktober 1943, via Radio Oranje, achter een in bezet Nederland opgesteld nader *Commentaar op de Aanwijzingen* had geschaard, waarin in artikel 8 medewerking aan deportaties van Joden en van andere vervolgde groepen heel expliciet werd verboden.⁵⁵ Die boodschap is mogelijk niet tot de NS-directie doorgedrongen, of zij voelde zich er niet direct genoeg door aangesproken.

50 KB 22 februari 1910, *Staatsblad* No. 73 (1910).

51 Zie art. 43, 46, 50 en 52 LOR; voorts *Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Deel 7c*, Den Haag: Staatsdrukkerij en Uitgeversbedrijf 1955 (PEC 7c), verhoor prof. mr. D. van Eck (24 augustus 1950), p. 321; PEC 7c, verhoor prof. mr. J.H.W. Verzijl (22 augustus 1950), p. 306-307; R. Schütz, *Kille mist. Het Nederlandse notariaat en de erfenis van de oorlog*, Amsterdam: Boom 2016, p. 43-44; Bakker, *Landoorlogreglement en Aanwijzingen*, p. 7. Vermeldenswaardig is ook deze uitspraak van oud-minister van Justitie Van Angeren: PEC 7c, verhoor mr. J.R.M. van Angeren (3 september 1953), p. 725: ‘[H]et wegvoeren van de Joden b.v. was één bonk onrecht. Men behoefde het Landoorlogreglement er niet bij te halen om dat te beseffen.’

52 PEC 7c, verhoor W. Hupkes (18 augustus 1953), p. 684

53 PEC 7c, verhoor W. Hupkes (18 augustus 1953), p. 683.

54 PEC 7c, verhoor G.F.H. Giesberger (18 augustus 1953), p. 695.

55 PEC 7a-b, 58-65; Bakker, *Landoorlogreglement en Aanwijzingen*, p. 7, 52-56; voorts PEC 7c, verhoor prof. mr. J.H.W. Verzijl (22 augustus 1950), p. 310-311; P. Romijn, *Burgemeesters in oorlogstijd. Besturen onder Duitse bezetting*, Amsterdam: Uitgeverij Balans 2006, p. 535-536.

Hupkes kende het naar eigen zeggen niet en er werd Giesberger niet naar gevraagd.⁵⁶

In zijn verdediging van de gevolgde handelwijze ging Giesberger echter nog een flinke stap verder toen hij voor de Enquêtecommissie suggereerde dat de Joden de transporten met NS-treinen op prijs zouden hebben gesteld:

‘In het algemeen waren de Joden helemaal niet anti dat vervoer! Zij hebben dat altijd als hun noodlot gevoeld! Dat is zo geweest van het begin af. Wij hebben getracht dit vervoer zoveel mogelijk menselijk te maken. Later is ons dat wel belet, maar in de aanvang hebben wij al die mensen in personenrijtuigen laten vervoeren [...]. [...] Langzamerhand moesten wij ze toen in goederenwagens vervoeren. Dat was voor die mensen aan de ene kant misschien toch wel beter, want dan konden zij nog iets meenemen; zij mochten meenemen wat zij konden torsen. Zij hadden grote pakken bij zich en dan waren zij beter af in een goederenwagen.’⁵⁷

Giesbergers opmerking dat NS zou hebben getracht de transporten ‘zo menselijk mogelijk te maken’ suggereert dat men vanuit NS enige invloed heeft kunnen uitoefenen op de omstandigheden waaronder (een aantal van) deze transporten plaatsvonden; op andere momenten heeft men dat vanuit NS ontkend.⁵⁸

In lijn met de verklaringen van Hupkes en Giesberger verklaarde de oud-voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Vervoerspersoneel, G. Joustra, dat de instandhouding van de taakvervulling ten behoeve ‘van het gehele Nederlandse volk’ ‘veel belangrijker’

56 PEC 7c, verhoor W. Hupkes (18 augustus 1953), p. 684.

57 PEC 7c verhoor G.F.H. Giesberger (18 augustus 1953), p. 695, ook aangehaald bij De Jong, *Koninkrijk. Deel 6 eerste helft*, p. 42, n. 1 (ook te vinden in L. de Jong, *Jodenvervolging in Nederland, Deel I*, hoofdstuk 9).

58 Zie bijv. Beslissing van 26 september 1946 inzake klachten tegen W. Hupkes en W.F.H. van Rijckevorsel, Zuiveringsraad Nederlandse Spoorwegen, Luchtvaart, Vliegveldeexploitatie en Particuliere Nutsbedrijven, p. 6.

was geweest dan de medewerking van NS aan de deportaties.⁵⁹ Daarnaast stelde Joustra dat ‘wanneer wij het hadden verdomd [...], die mensen [hadden] moeten gaan lopen’.⁶⁰ Voormalig spoorwegambtenaar F.P.A. Landskroon verklaarde net als Hupkes dat ‘het probleem van het Jodenvervoer’ nooit op directieniveau was besproken. Volgens Landskroon zouden de Joden ‘toch gedeporteerd zijn, maar weigering hun [sic] per spoorweg te vervoeren, zou waarschijnlijk hebben betekend, dat de directie van de spoorwegmaatschappij werd verjaagd’.⁶¹ Dat laatste aspect woog in de interne afweging naar zijn zeggen aanmerkelijk zwaarder dan de medewerking aan de transporten. Volgens de voormalige NS-chef van dienst G.P. Wouters, ten slotte, had Giesberger het personeel dat aarzelingen had gehad ervan in de bezettingstijd doordrongen dat men, althans voorlopig, aan de deportaties mee moest werken:

‘[Giesberger] heeft de mensen uiteengezet, hoe dit moest worden gezien en dat men kiezen moest tussen te zeggen: We stoppen er allemaal mee, met alle gevolgen van dien voor het Nederlandse volk, of: We moeten maar zien, dat we dit een beetje doen en we moeten maar eens kijken of we op een bepaalde tijd moeten stoppen, maar dat weten wij nu nog niet.’⁶²

In *Rijden en staken* rechtvaardigt ook Rüter de tot in 1944 consequent volgehouden beleidskeuze van NS om de opdrachten van de Duitse bezetter inzake de deportatietransporten nauwgezet uit te voeren, omdat alleen op die manier het bedrijf in Nederlandse handen kon blijven. ‘Bij alle schaduwzijden’, schrijft Rüter, ‘toont zij deze lichte kant, dat het Nederlandse volk daardoor het beste vervoer gegarandeerd kreeg, dat er te krijgen viel, een vervoer dat het om het naakte bestaan niet missen

59 PEC 7c, verhoor G. Joustra (19 augustus 1953), p. 701.

60 PEC 7c, verhoor G. Joustra (19 augustus 1953), p. 700.

61 PEC 7c, verhoor F.P.A. Landskroon (19 augustus 1953), p. 707.

62 PEC 7c, verhoor G.P. Wouters (19 augustus 1953), p. 715.

kòn.⁶³ De bijdrage aan de deportatie van de Nederlandse Joden en andere vervolgte groepen is in deze utilistische zienswijze de prijs die helaas betaald *moest* worden om de (rest van de) Nederlandse bevolking te voorzien van iets onmisbaars, het ‘beste vervoer’ verzekerd door een Nederlands bedrijf. Dit argument resoneert met de teneur van de bekendste artikelen uit de eerder vermelde *Aanwijzingen* waarin ambtenaren werden opgeroepen op hun post te blijven, tenzij ‘hun blijven veel meer ten bate van den vijand dan van de eigen bevolking zou zijn’ (art. 1 en 2).⁶⁴ Overigens lijken dezelfde *Aanwijzingen* in art. 20 medewerking aan ‘een deportatie op enigszins grote schaal, met het doel om te dienen hetzij als straf of als dwangmiddel’ te verbieden, iets wat in het reeds genoemde *Commentaar op de Aanwijzingen* uit 1943 nog verder werd geëxpliciteerd.⁶⁵

Na de bevrijding is in het kader van de naoorlogse zuivering de dominante redenering dat de medewerking van NS aan de ‘Jodentransporten’ tot aan de spoorwegstaking van september 1944 onderdeel van een doelbewuste strategie uitmaakte die, naar destijds in redelijkheid verondersteld mocht worden, in het belang van het Nederlandse volk was geweest, ook door de ‘Zuiveringsraad voor de Nederlandse Spoorwegen, Luchtvaart, Vliegveldeexploitatie en Particuliere Nutsbedrijven’, onder leiding van de Leidse hoogleraar strafrecht J.M. van Bemmelen⁶⁶, onderschreven. Als gevolg daarvan werd de zuiveringszaak tegen

63 Rüter, *Rijden en staken*, p. 52 (zie ook p. 29).

64 Bakker, *Landoorlogreglement en Aanwijzingen*, p. 34. Zie ook Meihuizen, *Noodzakelijk kwaad*, p. 26; Romijn, *Burgemeesters in oorlogstijd*, p. 53; D. Venema, *Rechters in oorlogstijd. De confrontatie van de Nederlandse rechterlijke macht met nationaal-socialisme en bezetting*, Den Haag: Boom Juridische uitgevers 2007, p. 145.

65 PEC 7c, verhoor prof. mr. J.H.W. Verzijl (22 augustus 1950), p. 310; Bakker, *Landoorlogreglement en Aanwijzingen*, p. 7-9, 42; R. Bakker, *Boekhouders van de Holocaust. Nederlandse ambtenaren en de collaboratie*, Hilversum: Verbum 2020, p. 465.

66 Voor Van Bommelens invloed op de naoorlogse zuivering, zie Meihuizen, *Noodzakelijk kwaad*, p. 228, 257-258.

onder meer ns-topman Hupkes reeds eind 1946 geseponeerd.⁶⁷ De interne zuivering van het spoorwegbedrijf had de (zelf nog niet gezuiverde) ns-directie op de dag van de bevrijding van Noord-Nederland op 5 mei 1945, in strijd met voorschriften van het Militair Gezag, geheel in eigen hand genomen en gehouden, waardoor de rol van ns-personeel bij de deportatietransporten volstrekt buiten beeld zou blijven. Protesten van verzetsgroepen daartegen leverden niets op.⁶⁸

De ns-directie genoot steun in de ministerraad. In een op de nationale radio uitgezonden toespraak in Utrecht ter gelegenheid van de viering van de eerste verjaardag van de spoorwegstaking, op 17 september 1945, verklaarde de minister van Verkeer en Energie, Th.S.G.J.M. van Schaik (kvp), dat, bij uitblijven van een 'sein' uit Londen, de spoorwegmedewerkers 'als semi-openbare ambtenaren den duidelijken plicht' hadden gehad hun 'taak te blijven vervullen' en te kiezen voor het minste kwaad:

‘Ik begrijp den strijd, dien gij in Uw harten gestreden hebt, wanneer in Uw treinen de geroofde rijkdommen van Nederland werden weggevoerd, wanneer in Uw treinen onze eigen jongens de grens werden overgebracht, of erger nog, naar de

-
- 67 Beslissing van 26 september 1946 inzake klachten tegen W. Hupkes en W.F.H. van Rijkevorsel, Zuiveringsraad Nederlandse Spoorwegen, Luchtvaart, Vliegveldeexploitatie en Particuliere Nutsbedrijven, bekrachtigd door de Centrale Zuiveringsraad voor het Bedrijfsleven op 19 november 1946, p. 2-3, 6; L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 12 eerste helft*, Den Haag: Martinus Nijhoff 1988, p. 459-464 (ook te vinden in L. de Jong, *Jodenvervolging in Nederland, Deel I*, hoofdstuk 25); Rüter, *Rijden en staken*, p. 445-446; A. van der Zwan, *Goudriaan in botsing met NS. Verslag van een vaderlandse Watergate-affaire*, Schiedam: Uitgeverij Scriptum 1991, p. 158-161, 183-184; Meihuizen, *Noodzakelijk kwaad*, p. 611-612. Zie ook het volgende commentaar van historicus Coen Hilbrink op de uitspraak van de Zuiveringsraad in Hilbrink, *In het belang van het Nederlandse volk...*, p. 230: 'Het is ook nu nog, in 1994, moeilijk voor te stellen dat de kritiekloze en perfecte medewerking aan [...] de deportatie van meer dan honderdduizend joodse Nederlanders "noodzakelijk", of "uiteindelijk in het Nederlandse belang" is geacht door een naoorlogse Nederlandse rechtsinstantie.'
- 68 Zie Rüter, *Rijden en staken*, p. 434-446; De Jong, *Koninkrijk. Deel 12 eerste helft*, p. 462 (ook te vinden in L. de Jong, *Jodenvervolging in Nederland, Deel I*, hoofdstuk 25); Hilbrink, *In het belang van het Nederlandse volk...*, p. 218, 227-230.

concentratiekampen werden gesleept. Gij deedt Uw plicht, wetend dat in dat stadium van den oorlog Uw weigering voor het Nederlandsche volk gevolgen zou hebben gehad, die nog veel zwaarder zouden geweest zijn dan wat nu geschied is.’⁶⁹

Tegen dit dominante narratief – dat de medewerking van NS aan de transporten van vervolgd op weg naar hun vernietiging nu eenmaal in het belang van het Nederlandse volk was geweest – dat ook nog in recente publicaties impliciet of expliciet terugkeert⁷⁰, is al stelling genomen door De Jong. De Jong acht het onaannemelijk dat het voortbestaan van de spoorwegen in Nederland van het aanblijven van de Nederlandse directie afhankelijk zou zijn geweest, daarvoor was het belang ervan ook voor de Duitse oorlogseconomie te groot. Bovendien bleek de directie wel bereid te zijn geweest de ‘nuttige functie’ van de spoorwegen op het spel te zetten als het eigen bedrijfsbelang in het geding kwam: dan werd er wél geprotesteerd en getraineerd. ‘Geen enkele Duitse eis, strekkend tot het [naar Duitsland] wegvoeren van spoorwegmaterieel of spoorwegpersoneel, werd [door de NS-directie] voetstoots aangevaard’, vermeldt De Jong in dat verband.⁷¹ De Jong meent ook

69 Toespraak van de minister van Verkeer en Energie, Ir. T.S.G.J.M. van Schaik, in: *Plechtige herdenking van de spoorwegstaking op 17 september 1945*, Rotterdam: Plantijn 1946, p. 21-27, op p. 23-24. Onjuist, want gefingeerd, is het volgende citaat dat in de naoorlogse geschiedschrijving veelvuldig opduikt: ‘Met uw treinen zijn de Nederlandse rijkdommen uit het land gesleept, zijn onze jongens vervoerd en gedeporteerd en werden ongelukkige slachtoffers naar de concentratiekampen gebracht. Dat strekt u tot eer. Het was de plicht, die de Nederlandse regering van u eiste, omdat het spoorwegbedrijf ook een van de pijlers is, waarop het economisch leven van het Nederlandse volk steunt en dat niet voortijdig in de waagschaal mocht worden gelegd.’ Dit laatste citaat wordt zonder (behoorlijke) bronvermelding als authentiek aangehaald door onder meer Van der Zwan, *Goudriaan in botsing met NS*, p. 156-157; Hilbrink, *In het belang van het Nederlandse volk...*, p. 231; Chr. van der Heijden, *Grijs verleden. Nederland en de Tweede Wereldoorlog*, Amsterdam: Contact 2001, p. 370; Bakker, *Boekhouders van de Holocaust*, p. 485; Muller, *Het gevecht met de Nederlandse Spoorwegen*, p. 4

70 Barnouw e.a., *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd*, p. 44, 89; Bakker, *Boekhouders van de Holocaust*, p. 463, 465, 484-486.

71 L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 6 tweede helft*, Den Haag: Martinus Nijhoff 1975, p. 821 (hoofdstekst en n. 1). Zie in gelijke

dat het *morele effect* dat er van enige vorm van protest of verzet van de zijde van NS op Joden en op niet-Joden had kunnen uitgaan, ten onrechte niet is meegewogen door de reeds genoemde Enquêtecommissie die het regeringsbeleid tussen 1940 en 1945 onderzocht. Die had de NS-directie en de bestuurders van de personeelsorganisaties met betrekking tot de rol van NS bij de deportaties slechts een 'laconieke' houding verweten.⁷²

De utilistische grondhouding van de NS-directie in bezettingstijd wijkt niet significant af van die van het gros van het Nederlandse bedrijfsleven dat op grote schaal met de bezetter economisch collaboreerde⁷³ en doet ook denken aan de houding van veel Nederlandse publieke bestuurders zoals burgemeesters⁷⁴ en van bestuurders van juridische beroepsorganisaties⁷⁵, zoals het hoofdbestuur van de Broederschap der Notarissen. Ook dit laatste bestuur probeerde de eigen organisatie in de bezettingsjaren 'onmisbaar' te maken en te houden door de verordeningen van de Duitse bezetter loyaal en nauwgezet uit te voeren. Door die gedienstige opstelling verkregen Nederlandse notarissen een sleutelrol in de ontrecting van de Joodse gemeenschap – in het bijzonder bij de vervreemding van Joods onroerend goed – daartoe tot in detail geïnstrueerd door de eigen beroepsorganisatie.⁷⁶ Tegelijkertijd wist het hoofdbestuur zich met succes te verzetten tegen pogingen van de bezetter om de notariële broederschap, een privaatrechtelijke vereniging, om te vormen tot een publieke orde naar nationaalsocialistisch model⁷⁷; vergelijkbaar met hoe de NS-directie zich verweerde tegen Duitse inbreuken op de eigen bedrijfsbelangen. En zoals de NS-directie zich ter rechtvaardiging van de gemaakte

zin Rüter, *Rijden en staken*, p. 51.

72 PEC 7a-b, 390; De Jong, *Koninkrijk. Deel 6 eerste helft*, p. 42-43. (ook te vinden in L. de Jong, *Jodenvervolging in Nederland, Deel I*, hoofdstuk 9)

73 Meihuizen, *Noodzakelijk kwaad*, p. 740-741.

74 Romijn, *Burgemeesters in oorlogstijd*, p. 667-673.

75 C.J.H. Jansen, *Stoppen of doorgaan? Enkele beschouwingen over recht en rechtsbeoefening in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Den Haag: Boom Juridische uitgevers 2006, p. 113-115.

76 Schütz, *Kille mist*, p. 156, 187, 188.

77 Schütz, *Kille mist*, p. 184-186.

keuzes consequent zou blijven beroepen op het uitblijven van instructies uit ‘Londen’⁷⁸, verwees het hoofdbestuur van de Broederschap na de bevrijding naar het Toetsingsarrest van de Hoge Raad uit 1942, dat de Duitse bezettingsmaatregelen had bestempeld als geldend recht.⁷⁹ Beide organisaties, ten slotte, wisten hun interne zuivering na de bevrijding geheel in eigen hand te houden.⁸⁰

Hoewel er inmiddels tal van studies over NS in de oorlogsjaren zijn verschenen, is de precieze rol van NS en NS-personeel bij de deportaties van Joden en andere groepen nooit gedetailleerd onderzocht. Ook de rol van NS bij de meest schrijnende transporten, zoals (onder meer) de twee kindertransporten vanuit Vught die op 6 en 7 juni 1943 plaatsvonden en het deportatietransport van Joodse verstandelijk gehandicapten en verpleegkundig personeel uit de Joodse psychiatrische inrichting ‘Het Apeldoornse Bos’ op 22 januari 1943, is nooit voorwerp geweest van nader onderzoek.⁸¹ Het recent verschenen publieksboek *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd* (2019)⁸² is niet wetenschappelijk onderbouwd en levert nauwelijks nieuwe informatie. Wel veel technische en feitelijke details, gebaseerd op primaire bronnen uit spoorwegarchieven, worden geboden door C. Huurman die in *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd* (2001) tien bladzijden en een bijlage besteedt aan de deportaties.⁸³

Geconcludeerd kan worden dat aan de uitkeringsregeling van NS geen gedegen historisch onderzoek ten grondslag ligt naar de

78 PEC 7c, verhoor G.F.H. Giesberger (18 augustus 1953), 695; Barnouw e.a., *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd*, p. 53-54, 86-88; toespraak Veenman van 29 september 2005.

79 Schütz, *Kille mist*, p. 168.

80 Schütz, *Kille mist*, p. 368-370; Hilbrink, *In het belang van het Nederlandse volk...*, p. 227-230.

81 Zie Presser, *Ondergang* II, p. 399-403; Presser, *Ondergang* I, p. 321-333; M. Meeuwenoord, *Het hele leven is hier een wereld op zichzelf. De geschiedenis van kamp Vught*, Amsterdam: De Bezige Bij 2014, p. 107-111; De Jong, *Koninkrijk. Deel 6 eerste helft*, p. 319-326 (ook te vinden in L. de Jong, *Jodenvervolging in Nederland, Deel I*, hoofdstuk 9); Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd*, p. 194.

82 Barnouw e.a., *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd*.

83 Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd*, 190-199, p. 455-456.

precieze rol van NS en NS-personeel bij de deportatietransporten. Daardoor blijft de betekenis van het gemaakte morele gebaar, anders dan als een verzachting van het leed van sommige (nabestaanden van) slachtoffers, onduidelijk. Over de door toenmalig president-directeur Veenman gemaakte verontschuldigungen uit 2005 kan min of meer hetzelfde worden gezegd, omdat ook deze niet tot een wijziging van het dominante historisch narratief en zelfbeeld van NS hebben geleid. Een en ander is ook bij de Commissie Tegemoetkoming NS niet onopgemerkt gebleven. Aan het slot van haar adviesrapport roept zij NS op ‘een diepgaand onderzoek te doen instellen naar de rol van NS tijdens de Tweede Wereldoorlog waarbij het perspectief is gericht op “transporten tijdens de oorlog”, met het oog op het verdiepen van het historisch inzicht en de reflectie op het eigen handelen in de oorlogsjaren.”⁸⁴ Op het moment van schrijven van deze beschouwing (mei 2020) is nog niet duidelijk of dit onderzoek er ook gaat komen.⁸⁵ Mocht het onderzoek er alsnog komen, dan kan niet geheel worden uitgesloten dat ook vorm en inhoud van de gemaakte verontschuldigungen, en, in het verlengde daarvan, de remedie opnieuw ter discussie komen.

84 Advies Commissie Tegemoetkoming NS, p. 12.

85 Op 30 juni 2020 maakte het NIOD bekend een vooronderzoek te starten naar de geschiedenis van de Nederlandse Spoorwegen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een persbericht op <https://www.niod.nl/nl/nieuws/vooronderzoek-ns-oorlogstijd> (geraadpleegd september 2020) geeft de volgende toelichting: ‘Het verzoek van de NS vloeit voort uit een advies van de Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WO II Transporten NS in 2019. Doel van het project is inzicht te krijgen in het handelen en het beleid van de NS, met name waar het gaat om transporten in opdracht van de bezetter, in het licht van de politiek-bestuurlijke verhoudingen van die jaren. Het onderzoek [zal] zelf na de zomer beginnen en ten minste een half jaar duren, afhankelijk ook van de omstandigheden. Mocht uit deze pilotstudie blijken dat meer onderzoek nodig is, dan zal de NS het NIOD daartoe opdracht geven.’

5. DE FRANSE STAAT, SNCF EN DE AANSPRAKELIJKHEID VOOR DE DEPORTATIETRANSPORTEN

De Franse situatie rond de rol van het nationale spoorwegbedrijf bij deportaties van Joden en andere groepen in bezettingstijd is goed vergelijkbaar met die in Nederland. Net als NS was SNCF in oorlogstijd een private onderneming waarvan de Franse staat groootaandeelhouder was. Ook SNCF was als spoorwegmaatschappij betrokken bij de deportaties van Joden en andere vervolgte groepen op Frans grondgebied. Anders dan NS in Nederland liet SNCF wel een grondig onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek verrichten naar het eigen handelen in de oorlogsjaren. Het omvangrijke eindrapport, geschreven door de historicus Christian Bachelier, werd voltooid in 1996, maar is nooit behoorlijk gepubliceerd, waardoor het rapport slecht toegankelijk is gebleven.⁸⁶ In zijn concluderende samenvatting schrijft Bachelier dat SNCF niet alleen invloed had op de technische kant van de deportatietransporten – die net als in Nederland op Duits bevel werden uitgevoerd – maar ook op sommige omstandigheden waaronder de transporten plaatsvonden, zowel tijdens het vervoer op de trajecten als op de stations.⁸⁷ Net als in Nederland is er vanuit SNCF geen enkel protest geweest tegen de deportatietransporten, al hebben individuele spoorwegmedewerkers incidenteel wel solidariteit of sympathie betoond met de vervolgdgen, bijvoorbeeld door briefjes te posten die uit wagons werden geworpen – dat laatste was overigens ook in Nederland het geval.⁸⁸ De Franse

86 C. Bachelier, 'La SNCF sous l'Occupation allemande, 1940-1944. Rapport documentaire', CNRS 1996.

87 Bachelier, 'La SNCF sous l'Occupation allemande, 1940-1944', Résumé', p. 15-16.

88 Bachelier, 'La SNCF sous l'Occupation allemande, 1940-1944', Résumé', p. 16; Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd*, p. 197.

‘pendant’ van Salo Muller is Georges Lipietz (1922-2003), een civiele ingenieur. Lang na zijn pensionering, in september 2001, begon hij met zijn halfbroer een administratiefrechtelijke procedure tegen de Franse staat en SNCF. In die procedure stelden zij zowel de Franse staat als SNCF aansprakelijk en vorderden schadevergoeding voor hun respectievelijke aandeel in de arrestatie van henzelf en hun ouders ‘vanwege hun Joodse hoedanigheid’, hun gevangenschap in Toulouse en daaropvolgende transport van meer dan dertig uur in een goederenwagon op 10 en 11 mei 1944 naar station Paris-Austerlitz en vervolgens per bus naar Drancy, een met Westerbork vergelijkbaar internerings- en doorgangskamp ten noorden van Parijs.⁸⁹ Omdat dit kamp op 17 augustus 1944 door de geallieerden werd bevrijd, ontsnapten zij aan verdere deportatie en vernietiging en overleefden de oorlog.

Aanleiding voor deze procedure was niet alleen het rapport-Bachelier, maar ook een uitspraak van de Franse Raad van State (*Conseil d'État*) in april 2001 in de zaak *Pelletier*, waarin deze zijdelings had opgemerkt dat het mogelijk was om schadevergoedingsacties tegen de Franse staat te beginnen ten aanzien van wandaden begaan onder Vichy of in het bezette Frankrijk.⁹⁰ Tot dat moment was de heersende leer geweest dat de naoorlogse Franse republiek nimmer aansprakelijk gesteld kon worden voor daden die door Franse functionarissen in de oorlogsjaren waren begaan, gebaseerd op de juridische fictie dat de regering van de Franse staat in continentaal Europa tussen 1940 en 1944 in juridisch opzicht niet had bestaan.⁹¹ Deze volstrekte uitsluiting van overheidsaansprake-

89 Voor details zie ‘Conclusions du commissaire du gouvernement M. Truillhé’ in *M. A et consorts Lipietz c. Préfet de la Haute-Garonne et SNCF*, No. 0104248, Tribunal administratif de Toulouse, hoorzitting 16 mei 2006, beschikbaar op www.acaccia.fr (geraadpleegd mei 2020). Deze conclusie is in het Engels vertaald en gepubliceerd als Jean-Christophe Truillhé, ‘Advisory opinion in Mr. S. Lipietz et al. v. the Prefect of the Haute-Garonne Department and the SNCF’, *Maryland Journal of International Law* 25/1 (2010), p. 271-303, op p. 272-273.

90 *M. Pelletier et autres*, No. 224945, Conseil d'État (6 april 2001).

91 Zie Ordonnance du 9 août 1944 relative au rétablissement de la légalité républicaine, *Journal officiel de la République française* (10 augustus 1944); Veraart, *Ontrechting en rechtsherstel*, p. 417-419.

lijkheid is specifiek terug te voeren op een vroege naoorlogse uitspraak van de *Conseil d'État*, nog onder voorzitterschap van de bekende jurist René Cassin.⁹² De excuses van de Franse president Chirac in zijn historische toespraak van 16 juli 1995, waarin hij sprak van een 'onverjaarbare schuld' van het huidige Frankrijk ten aanzien van de rol van *datzelfde* Frankrijk bij de deportaties van Joden in de oorlogsjaren, markeerden een belangrijk omslagpunt in de Franse omgang met Vichy en de bezettingsjaren, maar hadden in dit juridische dogma nog geen verandering gebracht.⁹³ Die verandering kwam er wel in de jaren volgend op de uitspraak in de zaak-*Pelletier* van april 2001. Op 12 april 2002 kwam er een echte kentering, toen de *Conseil d'État* een uitspraak deed die verband hield met de strafzaak tegen de Franse oorlogsmisdadiger Maurice Papon. In die uitspraak, in een zaak die was aangespannen door de inmiddels veroordeelde Papon, overwoog de *Conseil d'État* dat de Franse staat gedeeltelijk aansprakelijk moest worden geacht voor misdrijven die Papon in de uitoefening van zijn ambtelijke functie had gepleegd. Op die grond oordeelde de *Conseil d'État* dat de helft van de reeds ten laste van Papon toegekende schadevergoeding aan slachtoffers die zich als benadeelde partij hadden gevoegd in de strafzaak wegens misdaden tegen de menselijkheid, alsnog ten laste van de Franse staat gebracht moest worden.⁹⁴

Een belangrijke overweging in dat kader was dat allerlei handelingen van organen van de Franse overheid die de deportaties in de Papon-zaak mogelijk hadden gemaakt en gefaciliteerd 'niet het directe gevolg waren van dwang van de bezetter' ('ne résultaient pas directement d'une contrainte de l'occupant'), en dat de Franse

92 *Ganascia*, Conseil d'État (14 juni 1946), 116 *Recueil des arrêts du Conseil d'État*, p. 166 (Sirey 1946). Zie voorts Truilhé, 'Advisory opinion', p. 292-298.

93 V. Grosswald Curran, 'Globalization, Legal Transnationalization and Crimes against Humanity: The Lipietz Case', *American Journal of Comparative Law* 56/2 (2008), p. 363-402, op p. 369-372; W.J. Veraart, 'Two Rounds of Postwar Restitution and Dignity Restoration in the Netherlands and France', *Law & Social Inquiry* 41/4 (2016), p. 956-972, op p. 966-967.

94 *Papon*, No. 238689, Conseil d'État (12 april 2002); zie voorts D. Lochak, 'Le droit, la mémoire, l'histoire. La réparation différée des crimes antisémites de Vichy devant le juge administratif', *La Revue des droits de l'homme* 2 (2012), p. 2, 8-10.

staat daarvoor derhalve aansprakelijk was, naast Papon zelf – aan wie persoonlijk een overijverige organisatie van de deportaties werd verweten. Omdat Papon veroordeeld was voor strafrechtelijk onverjaarbaar geachte misdaden tegen de menselijkheid, speelde de verjaringskwestie in deze specifieke zaak geen rol. Ten slotte werd in deze uitspraak afgerekend met de bestaande doctrine dat het naoorlogse Frankrijk niet voor daden van de ‘feitelijke regering’ van de Franse staat tussen 1940 en 1944 verantwoordelijk kon worden gehouden. Juist het feit dat de nietigheid van racistische Vichy-wetgeving bij het juridische ‘herstel van de legaliteit van de republiek’ in augustus 1944 met terugwerkende kracht geconstateerd was⁹⁵, leidde nu ‘noodzakelijkerwijs’ tot het oordeel dat overheidshandelingen die tussen 1940 en 1944 op dergelijke wetgeving gebaseerd waren geweest een foutief karakter konden dragen waaruit overheidsaansprakelijkheid kon voortvloeien.⁹⁶

Op 6 juni 2006 deed het *Tribunal administratif de Toulouse* uitspraak in de *Lipietz*-zaak; na het overlijden van Georges Lipietz in 2003 hadden zijn weduwe en drie kinderen de procedure in zijn naam voortgezet.⁹⁷ Wat betreft SNCF moest deze administratieve rechter allereerst de vraag beantwoorden of hij bevoegd was over de aansprakelijkheid van de private onderneming SNCF te oordelen. Dat was naar zijn oordeel het geval. SNCF, waarvan de Franse staat grootaandeelhouder was, had gehandeld ‘pour le compte de l’Etat français’ toen zij de transporten van vervolgd naar doorgangskampen als Drancy verzorgde en de facturen voor deze transporten naar het ministerie van Binnenlandse Zaken

95 Op basis van art. 3 van de Ordonnance du 9 août 1944 relative au rétablissement de la légalité républicaine.

96 *Papon*, No. 238689, Conseil d’État (12 april 2002); J.-P. Jean, ‘Crimes contre l’humanité: les décisions des juridictions françaises’, in: P. Truche (red.), *Juger les crimes contre l’humanité. 20 ans après le procès Barbie*, Lyon: Ens Éditions 2009, p. 95-98.

97 Een zoon van Georges, de politicus Alain Lipietz, schreef een boek over de zaak: A. Lipietz, *La SNCF et la Shoah. Le procès G. Lipietz contre Etat et SNCF*, Paris: Les Petits Matins 2011.

stuurde. Degenen die aldus waren vervoerd werden daartoe gedwongen en waren dus geen betalende cliënten in het kader van de reguliere commerciële bedrijfsvoering geweest. In het kader van de uitoefening van deze publieke taak had SNCF van publieke bevoegdheden gebruik gemaakt ('mises en œuvre des prérogatives de puissance publique') en daarbij uitvoering gegeven aan administratieve maatregelen afkomstig van nationale autoriteiten.⁹⁸ Daarmee was aan de voorwaarden voldaan waaronder handelingen van organen van een privaatrechtelijke rechtspersoon door een Franse administratieve rechter konden worden beoordeeld.

Ook de horde van de verjaring werd genomen. Volgens de administratieve rechter in Toulouse konden Lipietz en de zijnen pas na het beschikbaar komen van het rapport-Bachelier, in 1996, van mogelijk foutief handelen en dus van een schuld van SNCF jégens hen op de hoogte gekomen zijn, omdat pas dit rapport 'voor het eerst exacte en onweerlegbare feiten heeft geleverd' ten aanzien van de rol van SNCF bij de transporten van vervolgte groepen.⁹⁹ De geldende verjaringstermijn van 10 jaar was daarom pas in 1996 gaan lopen en de verzoekers waren dus op tijd geweest.

Wat betreft de aansprakelijkheid van SNCF overwoog het tribunaal in Toulouse dat SNCF nooit tegen de uitvoering van de transporten in het kader van de deportaties had geprotesteerd of zich daartegen verzet had; dat zij alle door haar in dit kader geëffectueerde transporten bij het Franse ministerie had gefactureerd, zelfs nog na de bevrijding, en dat zij bovendien invloed had gehad op sommige omstandigheden waaronder de transporten waren verlopen. Onder meer het feit dat SNCF-medewerkers zelf de deuren hadden geblokkeerd en aan getransporteerden geen water of voedsel hadden gegeven of voor een minimum aan hygiëne hadden gezorgd, terwijl van een directe dwang van de bezetter op deze punten in de procedure niet gebleken was,

98 *M. A et consorts Lipietz c. Préfet de la Haute-Garonne et SNCF*, No. 0104248, Tribunal administratif de Toulouse (6 juni 2006).

99 *Lipietz*, No. 0104248, Tribunal administratif de Toulouse (6 juni 2006).

maakte dit handelen foutief en SNCF daarvoor aansprakelijk.¹⁰⁰ Ten aanzien van de Franse staat overwoog de rechter dat de toepasselijke verjaringstermijn van vier jaar pas was gaan lopen sinds de uitspraak van de *Conseil d'État* in *Pelletier* in april 2001, omdat verzoekers niet voor die tijd van het bestaan van een schuld aan de zijde van de Franse staat op de hoogte konden zijn geweest. Voor, onder meer, zijn eigen aandeel in de facilitering van en gegeven toestemming voor de transporten naar Drancy werd de Franse staat aansprakelijk geacht. Opmerkelijk is dat de schadevergoeding die vervolgens werd toegekend, van in totaal € 15.000,= per getransporteerde – waarvan de Franse staat 2/3 en SNCF 1/3 deel moest vergoeden – precies overeenkomt met het bedrag dat wordt geboden aan (op de peildatum nog levende) direct getroffen in het Uitkeringsreglement NS; ook al heeft de Commissie Tegeemoetkoming NS bij de bepaling van dat bedrag zich door andere regelingen, en niet door deze uitspraak, laten inspireren.¹⁰¹

Tegen deze uitspraak ging slechts SNCF in beroep; voor wat betreft het aandeel van de Franse staat bleef deze uitspraak derhalve in stand. Verrassend genoeg verklaarde de *Cour Administrative d'Appel* van Bordeaux zich in een uitspraak in maart 2007 alsnog onbevoegd om van de vordering tegen SNCF kennis te nemen. Volgens het Hof zou SNCF, een privaatrechtelijke, commerciële onderneming, feitelijk geen enkele beleidsruimte of invloed op de omstandigheden van de door de autoriteiten van haar gevorderde transporten hebben gehad, waarvan de exacte condities eenzijdig door de Duitse en Vichy-autoriteiten zouden zijn vastgesteld. In deze context zou SNCF derhalve niet hebben beschikt over 'publieke bevoegdheden', zodat, naar het oordeel van het Hof, niet de administratieve rechter, maar de burgerlijke rechter in deze materie bevoegd was. Deze uitspraak werd eind 2007 door de *Conseil d'État* bevestigd.¹⁰² Omdat de gang

100 *Lipietz*, No. 0104248, Tribunal administratif de Toulouse (6 juni 2006).

101 *Lipietz*, No. 0104248, Tribunal administratif de Toulouse (6 juni 2006); Advies Commissie Tegemoetkoming NS, p. 5-8.

102 *SNCF c. Georges Lipietz et A.*, No. 06BX01570, Cour administrative d'appel de Bordeaux (27 maart 2007); *Lipietz*, No. 305966, Conseil d'État (21 december 2007), *Lebon*, 540.

naar de burgerlijke rechter vanwege minder gunstige verjaringsregels onbegaanbaar bleek¹⁰³, was de rechtszaak tegen SNCF daarmee van tafel en bleef alleen de zaak tegen de Franse staat nog overeind. In een kritische bespreking van deze uitspraken van het hof in Bordeaux en de *Conseil d'État* merkte de Franse rechtswetenschapper Danièle Lochak op dat de gebezigde argumentatie – gelet op de historische feiten die inmiddels bekend waren – zozeer inging tegen ‘het gezond verstand’, dat het ‘moeilijk is voor te stellen dat de administratieve rechter hiermee geen precies doel najaagde: die van het wegschuiven naar de burgerlijke rechter van een gênant en omvangrijk proces’ (‘celui de se d fausser sur la juridiction judiciaire d’un contentieux embarrassant et encombrant’).¹⁰⁴ In dat kader kan nog worden opgemerkt dat de eerdere uitspraak van de administratieve rechter in Toulouse uit 2006 op brede maatschappelijke weerstand was gestuit. Er was toen ook kritiek uit onverwachte hoek gekomen: zo had de gerenommeerde onderzoeker, jurist en nazi-jager Serge Klarsfeld zich fel tegen de uitspraak van het *Tribunal administratif de Toulouse* gekeerd. Naar zijn stellige overtuiging was SNCF wat betreft haar rol bij de gewraakte transporten niets anders geweest dan een radertje in een machine die werd aangedreven door de Duitse autoriteiten en Vichy.¹⁰⁵ Wellicht minder verrassend had ook de toenmalige president-directeur van SNCF, Louis Gallois, tegen de Toulouse-uitspraak publiekelijk stelling genomen, gewezen op de grote rol van Franse spoorwegmedewerkers in het verzet, en elke vorm van juridische aansprakelijkheid nogmaals van de hand gewezen.¹⁰⁶

Toch was met de uitspraak van de *Conseil d' tat* in *Lipietz* de juridische strijd in Frankrijk nog niet tot een einde gekomen. Aangemoedigd door de uitspraak van de administratieve rechter

103 *Schaechter*, No. 2003-12743, Cour d’Appel de Paris (8 juni 2004).

104 Lochak, ‘Le droit, la mémoire, l’histoire’, p. 15.

105 Zie B. en S. Klarsfeld, *Hunting the Truth. Memoirs of Beate and Serge Klarsfeld*, New York: Farrar, Straus and Giroux 2018, p. 426-428; A. Garapon, *Peut-on réparer l’histoire? Colonisation, esclavage, Shoah*, Paris: Odile Jacob 2008, p. 174-175.

106 L. Gallois, ‘La SNCF n’est pas responsable de la déportation des Juifs’, *Figaro* (28 juni 2006).

in Toulouse werden in de jaren die volgden door (nabestaanden van) gedeporteerden meer dan 400 rechtszaken tegen de Franse staat aangespannen.¹⁰⁷ In een van die zaken besloot het *Tribunal administratif de Paris* aan de *Conseil d'État* enkele prejudiciële vragen te stellen die ook voor alle andere lopende zaken relevant waren. Die vragen hadden onder meer betrekking op de verjaringsproblematiek en op de factoren die bij het bepalen van de materiële en/of immateriële schadevergoeding in aanmerking moesten worden genomen. Dit leidde op 16 februari 2009 tot het principiële arrest *Hoffman Glemane* dat al die procedures zou beëindigen.¹⁰⁸ In de uitspraak *Hoffman Glemane* maakte de *Conseil d'État*, in navolging van de rechtsfilosofisch getinte conclusie van *commissaire du gouvernement* F. Lenica, een driedubbele beweging. In de eerste plaats bevestigde hij zonder omwegen, in lijn met zijn eerdere uitspraak in de zaak-*Papon*, de aansprakelijkheid van de Franse staat voor handelingen die de transporten naar Franse internerings- en doorgangskampen en naar vernietigingskampen buiten Frankrijk faciliteerden of toelieten en die 'niet het directe gevolg waren van dwang van de bezetter'.¹⁰⁹ Deze handelingen hebben bijgedragen aan een geschiedenis van antisemitische vervolging en vernietiging die 'tot uitzonderlijke schade van een extreme ernst hebben geleid'. Vervolgens stelde de *Conseil d'État* zich echter de vraag of er nog wel een grondslag is voor schadevergoeding gelet op *alle maatregelen die er sinds 1945 zijn genomen om gedeporteerden en hun nabestaanden te compenseren*, verwijzend naar een heterogene opsomming van enkele tientallen regelingen

107 Lochak, 'Le droit, la mémoire, l'histoire', p. 25.

108 *Hoffman Glemane*, No. 315499, Conseil d'État (16 februari 2009), *RFDA* (2009), p. 316; conclusions. F. Lenica, *RFDA* (2009), p. 525.

109 *Hoffman Glemane*, No. 315499, Conseil d'État (16 februari 2009): 'Il en résulte que cette responsabilité est engagée en raison des dommages causés par les agissements qui, ne résultant pas d'une contrainte directe de l'occupant, ont permis ou facilité la déportation à partir de la France de personnes victimes de persécutions antisémites. Il en va notamment ainsi des arrestations, internements et convoiements à destination des camps de transit, qui ont été, durant la seconde guerre mondiale, la première étape de la déportation de ces personnes vers des camps dans lesquels la plupart d'entre elles ont été exterminées.'

die op dit terrein al in een of andere vorm van reparatie of compensatie hebben voorzien. En dan volgt de volgende opmerkelijke conclusie:

‘Over het geheel genomen, en hoewel ze in een zeer geleidelijk proces gestalte kregen en berustten op grotendeels forfaitaire grondslagen, moeten deze maatregelen die naar hun aard en omvang vergelijkbaar zijn met die van andere Europese staten waarvan de overheden vergelijkbare regelingen hebben getroffen, worden beschouwd als te hebben geleid, zoveel als dat mogelijk is geweest, tot compensatie, met inachtneming van de rechten die worden gegarandeerd door het EVRM, van schade van welke aard ook, veroorzaakt door overheidshandelen dat heeft bijgedragen aan de deportatie.’¹¹⁰

Kortom, er was geen reden meer voor compensatie in de rechtszaken die nog liepen, omdat de compensatie die de Franse staat in het verleden al geboden had – het heterogene, gelaagde geheel aan reeds getroffen maatregelen in aanmerking nemend – afdoende mocht heten in het licht van wat, vrij vertaald, in redelijkheid van de Franse staat in dit uitzonderlijke dossier kon en mocht worden verwacht. Een behandeling van de verjaringskwestie was om die reden ook niet meer nodig.

In de derde plaats overwoog de *Conseil d'État* dat de reparatie van het uitzonderlijke leed van de vervolgingsslachtoffers niet enkel financieel van aard kan zijn, maar ook tot uitdrukking moet komen in meer symbolische, immateriële vormen van rechtsherstel. Ook

110 *Hoffman Glemane*, No. 315499, Conseil d'État (16 februari 2009): ‘Prises dans leur ensemble et bien qu’elles aient procédé d’une démarche très graduelle et reposé sur des bases largement forfaitaires, ces mesures, comparables, tant par leur nature que dans leur montant, à celles adoptées par les autres Etats européens dont les autorités ont commis de semblables agissements, doivent être regardées comme ayant permis, autant qu’il a été possible, l’indemnisation, dans le respect des droits garantis par la convention européenne de sauvegarde des droits de l’homme et des libertés fondamentales, des préjudices de toute nature causés par les actions de l’Etat qui ont concouru à la déportation.’

daarvan was al sprake geweest, aldus de *Conseil d'État*, en deze verwees daarbij onder meer naar de reeds genoemde toespraak van president Chirac van 16 juli 1995, en de instelling, op 26 december 2000 van de 'Fondation pour la mémoire de la Shoah' naar aanleiding van de uitkomsten van een groot onderzoek naar het Frans naoorlogs rechtsherstel (de zogeheten 'Mission-Mattéoli') dat eind jaren negentig zijn beslag kreeg.¹¹¹ De ironie van deze uitspraak ontging weinigen. Niet alleen omdat, zoals een commentator schreef, 'de deur' naar schadevergoeding die in de *Papon*-uitspraak zo genereus geopend leek, in *Hoffman Glemane* al weer werd gesloten, maar vooral omdat in dezelfde uitspraak waarin de hoogste administratieve rechter voor het eerst tegenover (nabestaanden van) vervolgingslachtoffers verklaart dat er een overheidsaansprakelijkheid voor het aangerichte onrecht van destijds bestaat, zij tegelijkertijd stelt dat alle mogelijke schade reeds vergoed is. In de woorden van dezelfde commentator, Bernard Delaunay: 'De schade – waarvan men nog geen precies beeld had – openbaart zich op hetzelfde moment als de bevestiging dat zij al gecompenseerd is.'¹¹² Niettemin kon deze uitspraak in de Franse juridische wereld en daarbuiten op een vrij gunstig onthaal rekenen. Dat deze uitspraak tegelijkertijd – in juridische én morele zin – erkenning van aansprakelijkheid voor het aangerichte onrecht bood én – in juridische zin – voor een vorm van 'closure' wist te zorgen, werd ook positief beoordeeld.¹¹³ Noch voor de Franse staat, noch voor SNCF was daarmee de kous

111 *Hoffman Glemane*, No. 315499, Conseil d'État, avis, (16 februari 2009). Voor het Franse rechtsherstel in de jaren negentig, in vergelijking met Nederland, zie Veraart, 'Two Rounds', p. 964-971.

112 B. Delaunay, 'La responsabilité de l'État du fait de la déportation de personnes victimes de persécutions antisémites', *RFDA* (2009), p. 525; zie ook Lochak, 'Le droit, la mémoire, l'histoire', p. 19, 29.

113 Zie bijv. M.O. Baruch, 'Réparer l'irréparable. À propos de l'avis rendu le 16 février 2009 par le Conseil d'État sur la responsabilité de l'État dans la déportation résultant des persécutions antisémites', *Les Cahiers de la Justice. Dalloz* 1/1 (2010), p. 121-128; S.-J. Lieber en D. Bottegghi, 'Les préjudices nés des agissements de l'État ayant prélué à la déportation doivent être regardés comme réparés autant qu'ils pouvaient l'être', *AJDA* (2009), p. 589.

volledig af. Ruim een jaar later, onder druk van lopende procedures tegen SNCF in de vs en dreigende boycotacties tegen belangen van SNCF aldaar, zag de SNCF-directie zich gedwongen om alsnog over te gaan tot het maken van excuses. In de betreffende verklaring, die in de vs werd afgegeven door president-directeur Guillaume Pepy op 10 november 2010, wordt enerzijds gewag gemaakt van ‘sorrow [...] for the victims, survivors, and their families who suffered as a result of our role during the war’, maar tegelijkertijd gesteld dat SNCF in feite niet of nauwelijks iets viel te verwijten:

‘When Nazi Germany attacked and occupied France, one of its first acts was to requisition SNCF trains for their continuing war effort. Tragically, this included the use of SNCF’s equipment and staff to transport 76,000 French and other European Jews to Germany, where they were then sent on the Nazi death camps. Few returned. The Nazis and their French (Vichy) collaborators directed these terrible actions, determining the composition of the trains, the types of wagons, and even the train schedules. SNCF was part of this plan – it carried the trains of deportees to the French border with Germany.’¹¹⁴

Ook in de Franse parlementaire stukken rond het in paragraaf 1 vermelde akkoord tussen Frankrijk en de vs van eind 2014 dat de aanleiding voor Salo Mullers actie richting NS vormde, wordt dit defensieve narratief omarmd. Volgens een aan het Frans-Amerikaanse akkoord gerelateerd rapport van de Franse senaat uit 2015 heeft SNCF in de bezettingsjaren met betrekking tot de deportaties slechts onder dwang van de Duitse bezetter en het Vichy-regime gehandeld en zou het spoorwegbedrijf derhalve niets te verwijzen

114 ‘Statement By Guillaume Pepy, Chairman of SNCF, Regarding SNCF’s Role in ‘World War II’ (4 november 2010), beschikbaar op www.prnewswire.com/ (geraadpleegd mei 2020).

zijn.¹¹⁵ Het uitvoerige rapport-Bachelier, waarnaar niet meer wordt verwezen, lijkt op dat moment te zijn vergeten.

115 Sénat, Session extraordinaire de 2014-2015, No. 584 (1 juli 2015), *Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi (...), autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique sur l'indemnisation de certaines victimes de la Shoah déportées depuis la France, non couvertes par des programmes français*, p. 16.

6. CONCLUSIE

Hoe komt het dat het voor spoorwegbedrijven als NS en SNCF zo moeilijk blijkt schoon schip te maken en daadwerkelijk verantwoording te nemen voor het eigen handelen, binnen de beperkte beleidsruimte en handelingsvrijheid waarover deze bedrijven in de bezettingsjaren beschikten? In de Nederlandse context valt vooral het gebrek aan een daadwerkelijke interesse van NS in de eigen historische rol bij de deportatietransporten op. De nog voortdurende afwezigheid van waarheidsvinding maakt het lastig om de in 2005 gemaakte verontschuldiging en zelfs de Uitkeringsregeling NS als geslaagde vormen van 'transitional justice' te beschouwen. Zolang nader historisch onderzoek uitblijft, blijven de gemaakte gebaren een vrijblijvend karakter houden en dat geldt wellicht ook voor investeringen in immateriële vormen van reparatie waaraan NS heeft bijgedragen, zoals het plaatsen van gedenktekens, die in deze beschouwing nog onvermeld zijn gebleven.¹¹⁶ Zonder belangstelling voor de waarheid, kan rechtsherstel verworden tot een vorm van moreel design, een onderdeel van de communicatie- en marketingstrategie van een bedrijf, en boet dan aan betekenis in. Wat de Franse geschiedenis betreft valt op dat het uitvoerige historische onderzoek dat naar de rol van SNCF in de oorlogsjaren in de jaren negentig werd verricht, het rapport-Bachelier, niet tot een wijziging van het historisch zelfbeeld van het Franse spoorwegbedrijf heeft geleid, ook al bood dit rapport daartoe allerlei aanknopingspunten. Dat SNCF in staat bleek in de *Lipietz*-zaak de dans te ontspringen door in hoger beroep met succes te bepleiten dat zij, zelfs ten aanzien van haar bijdrage aan de transporten van vervolgd, geen publieke taak had vervuld of publieke bevoegdheid had uitgeoefend, heeft daar zeker aan bijgedragen. De ongrijpbaarheid van het spoorwegbedrijf dat zowel privaat

116 Zie daarover Barnouw e.a., *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd*, p. 156-184.

als publiek is, komt ook in de Nederlandse casus duidelijk naar voren. De Uitkeringsregeling ns is vormgegeven als een buiten-juridische, onverplichte en, ook in haar wijze van totstandkoming, volledig private regeling, terwijl het onrecht waarop zij een antwoord tracht te geven juist een bij uitstek *publiek* en juridisch, want in Duits bezettingsrecht gehuld, karakter had. Paradoxaal in dat opzicht is dat ns zich ter verdediging van de gekozen koers in de bezettingsjaren consequent heeft beroepen op het uitblijven van instructies uit ‘Londen’ en zich in dat narratief dus opstelt als een verlengstuk van de Nederlandse overheid. In dat dominante geschiedenisbeeld wordt ns geportretteerd als een publieke ‘machine’ die de Duitse overheid wel *moest* bedienen, die ‘in ieders belang’ wel *moest* blijven ‘draaien’, zolang er bij de regering in ballingschap geen hendel werd overgehaald om die machine te laten stoppen. Uit een dergelijk narratief rijst niet het beeld op van een private onderneming waarvan de leiding ook een *eigen* koers had kunnen varen, enigszins los van wat de bezettingsmacht of de Nederlandse regering in ballingschap van haar verlangden. Dat ‘de trein, de trein’, zoals Presser aangrijpend schrijft¹¹⁷, hét symbool van vervolging, deportatie en vernietiging, van de Holocaust, is geworden, een gruwelijke plek waar het kwaad in zijn misschien wel banaalste vorm manifest werd, heeft het voor de twee spoorwegbedrijven wellicht lastiger gemaakt om op een passende wijze hun publieke verantwoordelijkheid te nemen voor de eigen rol. Des te belangrijker is het dat zowel de Franse als de Nederlandse overheden zich over *hun rol* in de bezettingsjaren inmiddels duidelijk hebben uitgelaten en verontschuldigen hebben aangeboden die wél tot een wijziging van het historische zelfbeeld hebben geleid. In Frankrijk deed de president Chirac dat al bij de herdenking van ‘la Rafle du Vel d’Hiv’ op 16 juli 1995. Nederlandse excuses voor de rol van de Nederlandse overheid bij de vervolging en de deportaties van Joden en andere groepen lieten tot in 2020 op zich wachten. Toen zij kwamen, eerst van

117 Presser, *Ondergang II*, p. 370.

premier Rutte voor het overheidshandelen in bezettingstijd op 26 januari 2020¹¹⁸, en daarna, op persoonlijke wijze, van koning Willem-Alexander tijdens de Nationale Herdenking op een lege Dam op 4 mei 2020, oogstten zij waardering. In de toespraak van koning Willem-Alexander fungeert de treinreis van Holocaust-overlevende Jules Schelvis naar Sobibor, en zijn getuigenis van die treinreis, als een rode draad.¹¹⁹ De alinea waarin de koning ingaat op het handelen van zijn overgrootmoeder, koningin Wilhelmina, in Londen heeft directe betekenis voor deze beschouwing:

‘Maar er is ook die andere realiteit. Medemensen, medeburgers in nood, voelden zich in de steek gelaten, onvoldoende gehoord, onvoldoende gesteund, al was het maar met woorden. Ook vanuit Londen, ook door mijn overgrootmoeder, toch standvastig en fel in haar verzet. Het is iets dat me niet loslaat.’¹²⁰

In de geest van de uitspraak in *Hoffman Glemane* van de Franse Raad van State uit 2009 kunnen deze woorden worden begrepen als een immateriële vorm van reparatie, van grote betekenis omdat financiële reparatie op zich nooit genoeg kan zijn bij het herstel van dit uitzonderlijke onrecht. In de geest van diezelfde uitspraak zou ook in Nederland wellicht bekeken kunnen worden in hoeverre een vorm van juridische *closure* op enig moment gerechtvaardigd zou kunnen zijn, in het licht van alle maatregelen en regelingen die de nationale Nederlandse overheid sinds de bevrijding heeft genomen om aan dit onpeilbare onrecht zo goed

118 Toespraak van minister-president Mark Rutte bij de Nationale Auschwitzherdenking te Amsterdam, 26 januari 2020, beschikbaar op www.rijksoverheid.nl (geraadpleegd mei 2020): ‘Zeker, ook binnen de overheid was er individueel verzet, maar te veel Nederlandse functionarissen voerden uit wat de bezetter van hen vroeg. Anderen verdroegen het grote kwaad in de hoop nog iets goeds te kunnen doen – wat soms lukte, maar veel vaker niet. En de bittere consequenties van registratie en deportatie werden niet tijdig en niet voldoende onderkend.’

119 Toespraak van koning Willem-Alexander, Nationale Herdenking 4 mei 2020, beschikbaar op www.koninklijkhuis.nl (geraadpleegd mei 2020).

120 Toespraak van koning Willem-Alexander, Nationale Herdenking 4 mei 2020.

mogelijk recht te doen.¹²¹ Een dergelijke discussie laat echter de bijzondere verantwoordelijkheid van NS voor het eigen, actieve aandeel in de deportaties van vervolgdgen nog onverlet. Om die verantwoordelijkheid écht te nemen zal het bedrijf de moed moeten opbrengen om de controle over het eigen narratief te laten varen en de regie over de zwarte bladzijden uit het verleden deels over te dragen aan anderen.

121 Zie Ruppert, *Eindelijk 'Restitutie'*, p. 155-169; H. Piersma en M. van den Berg, *Onrecht en rechtsherstel. Het Rotterdamse gemeentebestuur inzake ontrecting en rechtsherstel van Joodse oorlogsslachtoffers 1940-1955*, Amsterdam: NIOD 2020, p. 7-8.

LITERATUUR

Atuahene, B. (2014). *We Want What's Ours. Learning from South Africa's Land Restitution Program*, Oxford: Oxford University Press.

Bakker, R. (2020). *Boekhouders van de Holocaust. Nederlandse ambtenaren en de collaboratie*, Hilversum: Verbum.

Bakker, R. (2020). *Landoorlogreglement en Aanwijzingen. Waar ambtenaren zich aan moesten houden tijdens de Duitse bezetting*, Hilversum: Verbum.

Barkan, E. (2001). *The Guilt of Nations. Restitution and Negotiating Historic Injustices*, Baltimore: Johns Hopkins University Press.

Barnouw, D., Mulder, D., Veenendaal, G. (2019). *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945*, Zwolle: Wbooks.

Baruch, M.O. (2010). Réparer l'irréparable. À propos de l'avis rendu le 16 février 2009 par le Conseil d'État sur la responsabilité de l'État dans la déportation résultant des persécutions antisémites. *Les Cahiers de la Justice*. Dalloz 1/1, p. 121-128.

Bettauer, R. (2016). A Measure of Justice for French Railroad Deportees during the Holocaust. *American Society of International Law Insight* 20/5 (1 maart).

Botje, H.E. en Cohen, M. (2019). Hoe Salo Muller de NS alsnog de rekening van de oorlog presenteerde. *Vrij Nederland* (4 mei).

De Greif, P. (red.) (2006). *The Handbook of Reparations*, Oxford: Oxford University Press.

Delaunay, B. (2009). La responsabilité de l'État du fait de la déportation de personnes victimes de persécutions antisémites. *RFDA*, p. 525.

Garapon, A. (2008), *Peut-on réparer l'histoire? Colonisation, esclavage, Shoah*, Paris: Odile Jacob.

Geeraets, V.C., Veraart, W.J. (2019). Juridisch uitgesloten probleem opgelost? De verliespost van gereguleerde compassie. In: Van Stokkom, B. (red.), *Genoegdoening en redelijkheid. Over de grenzen van slachtofferemancipatie*, Den Haag: Boom Criminologie, p. 47-70.

Grosswald Curran, V. (2008). Globalization, Legal Transnationalization and Crimes against Humanity: The Lipietz Case. *American Journal of Comparative Law* 56/2, p. 363-402.

Harcksen, H. (2019). *Blauwe brieven. Indische Ontrechting*, Den Haag.

Heijden, Chr. van der (2001). *Grijs verleden. Nederland en de Tweede Wereldoorlog*, Amsterdam: Contact.

Hilberg, R. (2008). *De vernietiging van de Europese Joden. Deel II*, Hilversum: Verbum.

Hilbrink, C. (1995). 'In het belang van het Nederlandse volk...' *Over de medewerking van de ambtelijke wereld aan de Duitse bezettingspolitiek 1940-1945*, Den Haag: SDU.

Huurman, C. (2001). *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd, 1939-'45*, Den Bosch: Uquilair.

Jansen, C.J.H. (2006). *Stoppen of doorgaan? Enkele beschouwingen over recht en rechtsbeoefening in Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Den Haag: Boom Juridische uitgevers.

Jean, J.P. (2009). Crimes contre l'humanité: les décisions des juridictions françaises. In: Truche, P. (red.), *Juger les crimes contre l'humanité. 20 ans après le procès Barbie*, Lyon: Ens Éditions, p. 75-98.

Jong, L. de (1975). *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 6 eerste helft*, Den Haag: Martinus Nijhoff.

Jong, L. de (1975). *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 6 tweede helft*, Den Haag: Martinus Nijhoff.

Jong, L. de (1988). *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog. Deel 12 eerste helft*, Den Haag: Martinus Nijhoff.

Jong, L. de (2018). *Jodenvervolging in Nederland, 1940-1945. Deel I en Deel II*, Hilversum: Verbum.

Keppel, A.M. (2015). *De onverplichte tegemoetkoming. Een probleemverkenning vanuit democratisch-rechtsstatelijk perspectief*, Den Haag: Boom Juridische uitgevers.

Klarsfeld B., Klarsfeld S. (2018), *Hunting the Truth. Memoirs of Beate and Serge Klarsfeld*, New York: Farrar, Straus and Giroux.

Lieber, S.J., Bottegghi, D. (2009). Les préjudices nés des agissements de l'Etat ayant préludé à la déportation doivent être regardés comme réparés autant qu'ils pouvaient l'être. *AJDA*, p. 589.

Lipietz, A. (2011). *La SNCF et la Shoah. Le procès G. Lipietz contre Etat et SNCF*, Paris: Les Petits Matins.

Lochak, D. (2012). Le droit, la mémoire, l'histoire. La réparation différée des crimes antisémites de Vichy devant le juge administratif. *La Revue des droits de l'homme* 2, p. 1-33.

Loth, M.A. (2018). Houdbaar recht: over de aansprakelijkheid voor historisch onrecht. In: Loth, M.A., Vliet, L.P.W. van, *Recht over tijd. Hoever reikt het privaatrecht in het verleden? Preadviezen Nederlandse Vereniging voor Burgerlijk Recht*, Zutphen: Uitgeverij Paris, p. 7-81.

Meeuwenoord, M. (2014). *Het hele leven is hier een wereld op zichzelf. De geschiedenis van kamp Vught*, Amsterdam: De Bezige Bij.

Meihuizen, J.P. (2003). *Noodzakelijk kwaad. De bestrafing van economische collaboratie in Nederland na de Tweede Wereldoorlog*, Amsterdam: Boom.

Meijer, H. (2005). *Indische rekening. Indië, Nederland en de back-pay-kwestie 1945-2005*, Amsterdam: Boom.

Minow, M. (1998). *Between Vengeance and Forgiveness. Facing History after Genocide and Mass Violence*, Boston: Beacon Press.

Muller, S. (2014). *Tot vanavond en lief zijn hoor! Oorlogsherinneringen*, Hilversum: Verbum.

Muller, S. (2020). *Het gevecht met de Nederlandse Spoorwegen. De eenzame strijd van een Holocaust-overlevende*, Hilversum: Verbum.

Ouden, W. den, Tjepkema, M.K.G., Zijlstra, S.E. (2015). De tegemoetkoming geregeld. *Nederlands Tijdschrift voor Bestuursrecht* 3, p. 100-110.

Parmentier, S. (2003). Global justice in the aftermath of mass violence: the role of the International Criminal Court in dealing with political crimes. *International Annals of Criminology* 41/1-2, p. 203-224.

Presser, J. (1965). *Ondergang. De vervolging en verdelging van het Nederlandse Jodendom 1940-1945. Eerste en Tweede Deel*, Den Haag: Staatsuitgeverij.

Ripert, G. (1949). *La règle morale dans les obligations civiles*, Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.

Romijn, P. (2006), *Burgemeesters in oorlogstijd. Besturen onder Duitse bezetting*, Amsterdam: Uitgeverij Balans.

Ruppert, C. (2017). *Eindelijk 'Restitutie'. De totstandkoming van Nederlandse akkoorden over Joodse oorlogstegoeden (1997-2000)*, Amsterdam: VU University Press.

Rüter, A.J.C. (1960). *Rijden en staken. De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd*, Den Haag: Martinus Nijhoff.

Schütz, R. (2016). *Kille mist. Het Nederlandse notariaat en de erfenis van de oorlog*, Amsterdam: Boom.

Swaaij, J.H.M. van (2017). Verjaring van rechtsvorderingen tot vergoeding van schade: (waar) ruimte voor derogerende werking van redelijkheid en billijkheid? *Overheid en Aansprakelijkheid* 1, p. 15-26

Teitel, R.G. (2000). *Transitional Justice*, Oxford: Oxford University Press.

Tjepkema, M.K.G. (2014). Tegemoetkomingen van overheidswegen: ongeregeld en ondoorzichtig bestuur anno 2014. *Nederlands Tijdschrift voor Bestuursrecht* 3, p. 18-30.

Truilhé, J.C. (2010). Advisory opinion in Mr. S. Lipietz et al. v. the Prefect of the Haute-Garonne Department and the SNCF. *Maryland Journal of International Law* 25/1, p. 271-303.

Veenendaal, G. (2008). *Spoorwegen in Nederland. Van 1834 tot nu*, Amsterdam: Boom.

Venema, D. (2007). *Rechters in oorlogstijd. De confrontatie van de Nederlandse rechterlijke macht met nationaal-socialisme en bezetting*, Den Haag: Boom Juridische uitgevers.

Veraart, W.J. (2005). *Ontrechting en rechtsherstel in Nederland en Frankrijk in de jaren van bezetting en wederopbouw*, Deventer: Kluwer.

Veraart, W.J. (2016). Two Rounds of Postwar Restitution and Dignity Restoration in the Netherlands and France. *Law & Social Inquiry* 41/4, p. 956-972.

Zwan, A. van der (1991). *Goudriaan in botsing met NS. Verslag van een vaderlandse Watergate-affaire*, Schiedam: Uitgeverij Scriptum.

RAPPORTEN

Nederland

Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Deel 7^{A en B} (1955). Den Haag: Staatsdrukkerij en Uitgeversbedrijf.

Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Deel 7^C (1955). Den Haag: Staatsdrukkerij en Uitgeversbedrijf.

Advies Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WO II Transporten NS (2019). Beschikbaar op <https://commissietegemoetkomingns.nl/> (geraadpleegd april 2020).

Piersma, H., Van den Berg, M. (2020). *Onrechting en rechtsherstel. Het Rotterdamse gemeentebestuur inzake onrechting en rechtsherstel van Joodse oorlogsslachtoffers 1940-1955*, Amsterdam: NIOD.

Frankrijk

Bachelier, C. (1996). La SNCF sous l'Occupation allemande, 1940-1944. Rapport documentaire, CNRS. Beschikbaar op <https://www.ahicf.com/une-entreprise-publique-guerre> (geraadpleegd mei 2020).

Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi (...), autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique sur l'indemnisation de certaines victimes de la Shoah déportées depuis la France, non couvertes par des programmes français. Sénat, Session extraordinaire de 2014-2015, No. 584 (1 juli 2015).

ARTIKELN IN DAGBLADEN

Gallois, L. (2006). La SNCF n'est pas responsable de la déportation des Juifs. *Figaro* (28 juni).

NS betaalt tientallen miljoenen aan overlevenden Holocaust en hun nabestaanden. *Algemeen Dagblad* (26 juni 2019).

TOESPRAKEN

Van Schaik (17 september 1945). Toespraak van de minister van Verkeer en Energie, Ir. T.S.G.J.M. van Schaik in Utrecht. In: *Plechtige herdenking van de spoorwegstaking op 17 september 1945*, Rotterdam: Plantijn 1946, p. 21-27.

Chirac (16 juli 1995). Toespraak van de president van de Franse republiek, Jacques Chirac, bij de herdenking van de grote razzia's van 16 en 17 juli 1942 te Parijs. Beschikbaar op <https://www.fondationshoah.org/> (geraadpleegd mei 2020).

Veenman (29 september 2005). Toespraak president-directeur van de NS, Aad Veenman, op station Amsterdam Muiderpoort. Beschikbaar op <http://postercampagne.cjo.nl/> (geraadpleegd februari 2020).

Pepy (4 november 2010). Statement By Guillaume Pepy, Chairman of SNCF, Regarding SNCF's Role in World War II. Beschikbaar op www.prnewswire.com/ (geraadpleegd mei 2020).

Guterres (19 november 2019). Toespraak Secretaris-Generaal van de VN, António Guterres, in de Veiligheidsraad. Beschikbaar op <https://www.un.org/press/en/2019/sgsm19862.doc.htm> (geraadpleegd februari 2020).

Rutte (26 januari 2020). Toespraak minister-president Mark Rutte bij de Nationale Auschwitzherdenking te Amsterdam. Beschikbaar op www.rijksoverheid.nl (geraadpleegd mei 2020).

Willem-Alexander (4 mei 2020). Toespraak koning Willem-Alexander bij de Nationale Herdenking op de Dam in Amsterdam, beschikbaar op www.koninklijkhuis.nl (geraadpleegd mei 2020).

WETGEVING EN OVERIGE REGELINGEN

Internationaal

Landoorlogreglement behorend bij het Haagse Verdrag nopens de wetten en gebruiken van de oorlog te land uit 1907, KB (22 februari 1910), *Staatsblad* No. 73 (1910).

Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts (*Report of the International Law Commission Fifty-third session*, New York: United Nations 2001).

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the French Republic on Compensation for Certain Victims of Holocaust-Related Deportation from France Who Are not Covered by French Programs, 8 december 2014, *International Legal Materials* 55, no. 2 (2016), p. 339-360.

Nederland

Aanwijzingen betreffende de houding, aan te nemen door de bestuursorganen van het Rijk, de provinciën, gemeenten, waterschappen, veenschappen en veenpolders, alsmede door het daarbij in dienst zijnde personeel en door het personeel in dienst bij spoor- en tramwegen in geval van een vijandelijken inval, vastgesteld door of in overeenstemming met de Raad van Ministers in mei 1937, opgenomen in *Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Deel 7^{A en B}*; Bakker 2020.

Commentaar op de 'Aanwijzingen in geval van een vijandelijken inval' (mei 1943), opgenomen in *Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Deel 7^{A en B}*; Bakker 2020.

Regeling van de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport van 16 december 2015, kenmerk 889355-145649-DMO, houdende regels met betrekking tot het toekennen van een een-

malige uitkering aan hen die als ambtenaar of militair ten tijde van de Japanse bezetting van Nederlands-Indië in dienst waren van het Nederlands-Indisch Gouvernement en aan wie gedurende deze periode geen dan wel onvolledig salaris is uitbetaald (Uitkeringsregeling Backpay).

Uitkeringsreglement Stichting Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS van 1 augustus 2019, beschikbaar op <https://commissietegemoetkomingns.nl/> (geraadpleegd mei 2020).

Frankrijk

Ordonnance du 9 août 1944 relative au rétablissement de la légalité républicaine, *Journal officiel de la République française* (10 augustus 1944).

RECHTSPRAAK

Nederland

Zuiveringsraad Nederlandse Spoorwegen, Luchtvaart, Vliegveld-exploitatie en Particuliere Nutsbedrijven (26 september 1946). Beslissing inzake klachten tegen W. Hupkes en W.F.H. van Rijckevorsel (bekrachtigd door de Centrale Zuiveringsraad voor het Bedrijfsleven op 19 november 1946).

Centrale Raad van Beroep (11 januari 2018). ECLI:NL:-CRVB:2018:1.

Centrale Raad van Beroep (14 juni 2018). ECLI:NL:-CRVB:2018:1862.

Centrale Raad van Beroep (15 augustus 2018). ECLI:NL:-CRVB:2018:2554.

Centrale Raad van Beroep (16 april 2020). ECLI:NL:-CRVB:2020:964.

Centrale Raad van Beroep (16 april 2020). ECLI:NL:-CRVB:2020:965.

Frankrijk

Tribunal administratif de Toulouse (16 mei 2006). *M. A et consorts Lipietz c. Préfet de la Haute-Garonne et SNCF* No. 0104248 (hoorzitting).

Tribunal administratif de Toulouse (6 juni 2006). *M. A et consorts Lipietz c. Préfet de la Haute-Garonne et SNCF* No. 0104248.

Cour administrative d'appel de Bordeaux (27 maart 2007). *SNCF c. Georges Lipietz et A.* No. 06BX01570.

Cour d'Appel de Paris (8 juni 2004). *Schaechter*. No. 2003-12743.

Conseil d'État (14 juni 1946). *Ganascia*. 116 *Recueil des arrêts du Conseil d'État*, p. 166.

Conseil d'État (6 april 2001). *M. Pelletier et autres*. No. 224945.

Conseil d'État (12 april 2002). *Papon*. No. 238689.

Conseil d'État (21 december 2007). *Lipietz*. No. 305966. *Lebon*, p. 540.

Conseil d'État (16 februari 2009). *Hoffman Glemane*. No. 315499. *RFDA*, p. 316.

Verenigde Staten

Abrams v. Société Nationale des Chemins de Fer Français, 175 F. Supp. 2d 423 (E.D.N.Y. 2001), aff'd, 389 F.3d 61 (2d Cir. 2002), cert. denied, 544 U.S. 975 (2005).

Freund v. Republic of France, 592 F. Supp. 2d 540 (S.D.N.Y. 2008), aff'd, 391 Fed. Appx. 939 (2d Cir. 2010), cert. denied, 132 S. Ct. 96 (2011).

Scalin v. SNCF, Case 1:15-cv-03362 (N.D.III. Apr. 16, 2015).



Salo Muller

*Het gevecht met
de Nederlandse Spoorwegen*

de eenzame strijd van een Holocaust-overlevende



WWW.VERBUM.NL

PAPERBACK, 128 BLADZIJDEN

PRIJS: € 19,50, E-BOOK: € 7,95

ISBN: 9789493028319

SEPTEMBER 2020

AUTOBIOGRAFIE

Salo Muller

*Het gevecht met de
Nederlandse Spoorwegen*

de eenzame strijd van een Holocaust-overlevende

Het begon als een persoonlijke kruistocht en het werd een schadeclaim voor alle Nederlandse slachtoffers van de Holocaust die door de Nederlandse Spoorwegen zijn vervoerd naar Westerbork en vanuit Westerbork naar de Duitse grens op weg naar de concentratie en vernietigingskampen in Duitsland en Polen.

Salo Muller is vasthoudend als het gaat om de nalatenschap van zijn in Auschwitz vermoorde ouders. Als klein jongetje zat hij ondergedoken op verschillende adressen en overleefde hij de naziterreur. Hij schreef hierover in zijn oorlogsherinneringen *Tot vanavond en lief zijn hoor!* Zijn ouders werden opgepakt en gedeporteerd en vonden de dood in de gaskamers van Auschwitz-Birkenau. Meer dan honderdduizend andere NederlandsJoodse slachtoffers overkwam eenzelfde lot in Auschwitz, Sobibor of een ander kamp. De kosten voor het treinkaartje van de Nederlandse Spoorwegen – ze kregen alleen een enkeltje – moesten ze zelf betalen of werden betaald uit geroofde Joodse tegoeden. Bloedgeld?

Toen de Franse spoorwegen overgingen tot het toekennen van een schadevergoeding, bond Salo Muller de strijd aan met de Nederlandse Spoorwegen. En hoewel hij aanvankelijk het gevecht alleen moest voeren, kreeg hij de ns toch op de knieën en bedong een individuele tegemoet koming voor alle overlevende Joodse slachtoffers van de Nederlandse Holocaust.

Wouter Veraart

Rechtsherstel als moreel design

de Uitkeringsregeling NS voor vervolgingsslachtoffers

Salo Muller heeft de Nederlandse Spoorwegen kunnen overtuigen om een tegemoetkoming te verstrekken aan met name Joodse slachtoffers van de nazivervolging die door NS zijn vervoerd naar de Nederlandse concentratiekampen en vandaar naar de Duitse grens. De NS heeft aan deze transporten geld verdiend. De Duitsers betaalden de facturen van NS met geld uit geroofd Joods vermogen.

Er wordt consequent gesproken van een tegemoetkoming op morele gronden en niet van een schadeloosstelling. Juridisch is NS niet aansprakelijk, aldus Roger van Boxtel, president-directeur van NS. Een morele tegemoetkoming resteert.

Maar voldoet deze vorm van rechtsherstel wel aan de internationaal erkende eisen van 'transitional justice'? Is de tegemoetkoming van NS afdoende om te kunnen gelden als een geslaagde vorm van rechtsherstel? Of moet de onverplichte tegemoetkoming eerder gezien worden als een vorm van bedrijfsmarketing, die aan de grondhouding van het bedrijf ten opzichte van het eigen verleden nog niet wezenlijk iets verandert? Wouter Veraart beantwoordt deze vraag nauwgezet en trekt een vergelijking met de zaak van de Franse spoorwegen waardoor Salo Muller geïnspireerd werd.

Wouter Veraart (1971) is hoogleraar Encyclopedie der Rechtswetenschap en Rechtsfilosofie aan de Vrije Universiteit Amsterdam. Hij promoveerde in 2005 in Rotterdam op *Ontrechting en rechtsherstel in Nederland en Frankrijk in de jaren van bezetting en wederopbouw*. In zijn oratie in 2009, *De passie voor een alledaagse rechtsorde*, ging hij in op de juridische implicaties van vergeten en herinneren in onze omgang met groot onrecht uit het verleden.